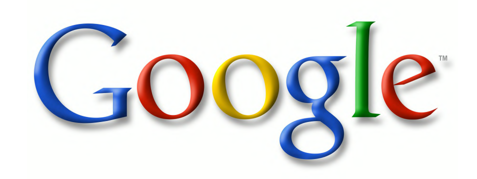
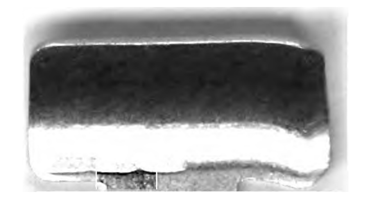






COLLECTION

DE

LOIS MARITIMES

ANTÉRIEURES AU XVIII[e] SIÈCLE.

TOME TROISIÈME.

CET OUVRAGE SE TROUVE,

A PARIS,

Chez { TREUTTEL ET WÜRTZ, libraires, rue de Bourbon, n.° 17;
NÈVE, libraire de la Cour de cassation, au Palais de Justice, n.° 9;

A STRASBOURG ET A LONDRES,

Chez TREUTTEL ET WÜRTZ, libraires;

A BRUXELLES,

A LA LIBRAIRIE PARISIENNE, rue de la Madeleine, n.° 438;

ET

Chez les principaux libraires de France et de l'étranger

COLLECTION

DE

LOIS MARITIMES

ANTÉRIEURES AU XVIII[e] SIÈCLE,

PAR J. M. PARDESSUS,

MEMBRE DE L'INSTITUT (ACADÉMIE DES INSCRIPTIONS ET BELLES-LETTRES),
DE L'ACADÉMIE DE MARSEILLE, DE LA SOCIÉTÉ ROYALE DES SCIENCES DE COPENHAGUE,
ET DE LA SOCIÉTÉ ROYALE DES ANTIQUAIRES DU NORD.

TOME TROISIÈME.



PARIS.

IMPRIMÉ PAR AUTORISATION DU ROI

A L'IMPRIMERIE ROYALE.

M DCCC XXXIV.

INTRODUCTION.

*Tableau historique du Commerce antérieurement à la découverte de l'Amérique *.*

Je dois maintenant présenter le tableau du commerce depuis la fin des croisades jusqu'à la découverte d'un passage par le Cap de Bonne-Espérance.

Suite de la IV.e époque. XIV.e et XV.e siècle.

Cet espace de temps, dont la durée est de deux cents ans, ne diffère pas d'une manière sensible des deux siècles précédens, pour ce qui concerne l'objet du commerce. A mesure que leurs relations s'étendoient et se multiplioient, les Européens voyoient, sans doute, se dissiper beaucoup d'erreurs anciennes, beaucoup de fables intéressées; mais toutes les obscurités n'étoient point encore éclaircies : on ignoroit une multitude de détails sur les lieux de production, sur la préparation, la direction intérieure des marchandises, et sur les négociations de tout genre dont elles étoient l'objet avant d'arriver aux ports d'exportation; ce n'est que depuis le passage du Cap de Bonne-Espérance qu'on a commencé à obtenir des détails plus nombreux et plus exacts.

Néanmoins, tout en faisant la part des variations et des perfectionnemens que le temps ne manque jamais d'apporter, on peut croire, avec beaucoup de vraisemblance, que les relations des voyageurs du XVI.e siècle constatent un état de choses qui existoit pendant les deux siècles dont je m'occupe en ce moment.

Il n'y eut point aussi de différence bien importante dans les directions du commerce, si ce n'est l'avancement progressif de la navigation le long des côtes occidentales de l'Afrique. A cette circonstance près, qui sans doute doit fournir matière à quelques recherches sur les relations que les Européens formoient de ce côté à mesure qu'ils découvroient de nouveaux pays, la Méditerranée continua d'être le théâtre principal

* Voir l'Introduction placée en tête du tome II.

de leur commerce; et l'objet de ce commerce fut toujours de se procurer des marchandises asiatiques. Mais un plus grand nombre de peuples y prenoient part; le détroit de Gibraltar n'étoit plus pour les habitans du Nord une barrière insurmontable, et la Méditerranée une mer inconnue. Les villes maritimes du Midi, Venise surtout, conservèrent encore, il est vrai, leur ancienne prépondérance; mais elles n'avoient plus, à proprement parler, le secret exclusif du commerce et de ses moyens d'échange. L'industrie créoit partout des produits, et ces produits étoient acheminés de toutes parts vers la Méditerranée, pour être employés à l'acquisition de ceux de l'Asie et de l'Afrique.

J'ai dit que les deux siècles dont j'avois à m'occuper maintenant ne différoient point de ceux qui les ont précédés en ce qui concerne l'objet et les directions du commerce. A cet égard, la catastrophe de 1291, qui mit fin à l'existence du royaume fondé par les chrétiens dans la Palestine, n'eut pas des suites aussi funestes qu'on auroit pu le craindre.

En effet, si cette déplorable issue des croisades avoit été de rompre irrévocablement les rapports des villes maritimes de la Méditerranée avec l'Asie et l'Afrique, le commerce, inopinément arrêté dans sa marche, eût ressenti un coup presque irréparable. Quels qu'eussent été les progrès de l'industrie et de l'agriculture en Europe, ils n'auroient fourni aucun moyen de remplacer les marchandises asiatiques, dont la consommation, devenue une sorte de nécessité, avoit pris un accroissement immense; ces produits fussent au contraire restés sans valeur, puisqu'ils n'auroient pu continuer d'être des moyens d'échange. Il n'eût pas été impossible sans doute que, dans un tel état de choses, l'activité des Européens, excitée par la nécessité, devançât l'époque à laquelle la circumnavigation de l'Afrique devoit rendre presque inutiles des expéditions à travers l'Asie et l'Égypte; mais il est permis d'en douter. Le besoin n'est pas toujours la seule condition des grandes découvertes; il faut encore que les esprits y soient disposés, et que la Providence ait suscité des hommes capables de les entreprendre et de les achever.

Heureusement la perte des établissemens européens en Palestine et sur les côtes de la Syrie ne produisit point d'aussi fâcheux

résultats. D'abord, en ce qui concerne les rapports avec les côtes septentrionales et occidentales de l'Afrique, la catastrophe de la Terre-sainte n'y apportoit aucune modification. Les souverains de ces pays, quoique musulmans, n'avoient point fait cause commune avec ceux de la Syrie et de l'Égypte.

En ce qui concerne l'Asie, cette même catastrophe n'avoit eu aucune influence sur le commerce par la mer Noire, et quoique les nouveaux événemens eussent rendu plus fâcheuse la position de l'état chrétien qu'on nommoit petite Arménie, il ne cessa point d'être l'intermédiaire des relations des Européens avec l'Asie. On peut même croire que, suivant une loi invariable dans la marche des affaires humaines, la quantité des marchandises qui arrivoient en Europe par cette double voie se seroit accrue en raison de ce que les débouchés par la Palestine, la Syrie et l'Égypte, seroient restés fermés.

Mais le commerce européen ne fut pas réduit à ces seules ressources. Les haines religieuses et l'irritation produites entre les chrétiens et les musulmans par les derniers événemens de la guerre cédèrent promptement devant leurs intérêts. Le soudan d'Égypte n'auroit fait qu'une conquête inutile si les ports de la Syrie et de la Palestine étoient restés fermés sans cesse aux Européens, qui seuls pouvoient en extraire, pour les besoins de leur consommation, les marchandises asiatiques, sur lesquelles il percevoit des droits de douane considérables. L'Égypte, privée de commerce avec l'Europe, n'auroit eu aucun moyen de s'approvisionner de bois, de métaux, d'une quantité considérable de denrées et d'objets fabriqués qui y étoient réellement, ou qui y étoient devenus par l'effet du luxe, une véritable nécessité; et là, bien plus encore que dans ses dernières conquêtes, le soudan, à qui appartenoit le monopole du commerce, avoit un grand intérêt à le voir rétabli sur ses bases anciennes.

Les républiques commerçantes de l'Italie, à l'exception peut-être de Gênes, plus puissante que les autres du côté de la mer Noire; les villes du midi de la France et de l'orient de l'Espagne, n'avoient pas un besoin moins urgent de renouer leurs anciennes relations. Elles seules, dans la réalité, avoient recueilli tous les fruits des conquêtes faites par les croisés; elles n'avoient cessé, au milieu des plus grands désastres du royaume des Latins, d'en tirer quelques avantages. Ce fut aussi sur elles que tombèrent

les pertes matérielles. L'anéantissement de leurs comptoirs et le pillage de leurs magasins leur occasionèrent une ruine présente, en même temps qu'ils faisoient évanouir leurs espérances. Mais ce seroit mal connoître l'esprit qui les animoit que de supposer qu'accablées par tant de désastres ces villes eussent renoncé à renouer, par un moyen quelconque, les anneaux d'un commerce qui avoit été pour elles une source si féconde de richesses et de puissance. Dès qu'il ne leur étoit plus possible de posséder dans les ports de la Palestine et de la Syrie des établissemens territoriaux fondés sur la souveraineté des Européens, une grande compensation de cette perte, et la seule qu'elles pussent espérer, fut d'y pouvoir former des comptoirs avec une sorte de protection ou même au titre de simple tolérance. Toute l'éloquence de Sanuto et de Raymond Lulle ne put réussir à convaincre les Européens que les voies de la mer Noire et de l'Arménie étoient préférables à celles de l'Égypte [1]. Chacune de ces villes, avec plus ou moins de promptitude ou de succès, s'empressa donc de solliciter la faculté d'y faire le commerce, et de fréquenter les ports de la Palestine et de la Syrie.

Ce n'est point encore le moment de rendre compte de ces négociations, et de l'époque à laquelle les commerçans de ces villes réussirent à s'y établir dans une position à peu près semblable pour les effets, quoique sans doute moins favorable pour les conditions, qu'avant la catastrophe de 1291. Il me suffit de présenter, comme point de départ, le fait qu'après la perte de la Terre-sainte les relations entre l'Europe et l'Asie n'éprouvèrent pas d'interruptions et de modifications sensibles.

Ainsi les croisades, qui ne produisirent aucun fruit sous le rapport du but religieux qu'elles annonçoient, eurent un résultat immense et durable pour le commerce, et la civilisation qui en est la compagne. Elles firent mieux connoître l'Asie; elles augmentèrent le besoin des productions de cette partie du monde; elles eurent, quinze cents ans après le siècle d'Alexandre, des effets semblables à ceux que les conquêtes du héros macédonien avoient eus en faveur de l'Europe.

J'ai déjà fait remarquer, tome II, page xij, que l'invasion des Tartares dans l'Asie centrale et méridionale avoit été utile aux

[1] Raymond Lulle, *Tractatus de fine*. Sanuto, *Secreta fidelium crucis*.

Européens, parce que ces conquérans avoient beaucoup moins de préjugés contre les chrétiens que contre les musulmans. Loin de cesser, cette cause tourna de plus en plus à l'avantage du commerce. L'immensité de l'empire fondé par Gengis-khan l'affoiblit. Dans le temps de leur prospérité, les Tartares avoient menacé avec insolence les souverains de l'Europe, ne leur laissant que le choix entre le servage et la destruction : leurs successeurs eurent recours à des négociations, à des offres d'alliance, jusqu'à des supplications [1]; un message du roi d'Aragon à l'empereur des Mongols, en 1300, prouve que les souverains de l'Europe cherchèrent promptement à profiter de ces dispositions en faveur de leur commerce [2].

Je suis donc amené à reprendre la marche géographique qui jusqu'ici m'a servi de fil conducteur; car plus les noms des lieux dont les productions entroient dans la balance des échanges se multiplient, plus j'ai besoin de suivre un ordre qui prévienne la confusion. Je m'occuperai successivement de chacune des trois parties qui formoient alors le monde connu; et puisque en général l'Asie, dont le sol et l'industrie sont en quelque sorte inépuisables, étoit, si je puis employer ce mot, le point de mire du commerce des Européens, puisque c'étoit à s'en procurer les productions que tendoient sans cesse leurs efforts, je dois naturellement commencer par exposer tout ce qu'il m'a été possible de recueillir sur l'état du commerce intérieur et extérieur, de l'industrie et de l'agriculture de cette partie du monde.

Commerce en Asie par les voies terrestres.

Il n'entre point dans mon plan de rappeler les révolutions politiques dont l'Asie fut le théâtre pendant l'espace de temps dont je m'occupe, ni même de déterminer les limites des diverses souverainetés qui s'y formèrent successivement lors de la dissolution de l'empire de Gengis-khan, puis, un siècle après, par l'effet des conquêtes de Tamerlan et par la division de l'empire qu'il avoit formé. Toutes ces révolutions n'eurent pas d'influence durable sur le commerce. Sans doute plus d'une fois les espérances du cultivateur, le fruit des travaux du manufacturier, les spéculations des négocians, périrent par l'effet des pillages et des ravages que ces guerres entraînoient à leur suite; quelque-

[1] M. Abel-Rémusat, *Nouveaux Mémoires de l'Acad. des inscript.* t. VII, pag. 335 et suiv. — [2] Capmany, *Memorias,* &c., t. IV, page 28.



fois même les directions commerciales éprouvèrent des modifications; plus souvent les relations furent inopinément et violemment suspendues : mais le commerce réparoit promptement ces pertes. Quelque immenses que fussent les trésors que le pillage procuroit aux conquérans, ces trésors ne les enrichissoient point : promptement dissipés par la prodigalité d'un luxe barbare, ils reprenoient leur cours naturel; surtout ces catastrophes n'amenèrent point de changement ni dans la nature des objets que l'Asie fournissoit à l'extérieur, ni dans le besoin sans cesse croissant que les autres parties du monde, et principalement l'Europe, avoient de se les procurer.

Je crois pouvoir présenter comme fait incontestable qu'aux XIV.e et XV.e siècles, comme au XIII.e, les commerçans européens avoient trois voies différentes pour se procurer les marchandises asiatiques : 1.° les routes qui, des comptoirs européens établis sur la mer Noire, conduisoient dans la Chine et dans l'Inde septentrionale par le nord du Caucase et de la mer Caspienne, ou par la navigation de cette mer après avoir traversé les pays du Caucase; 2.° celles qui, passant par l'Asie méridionale, conduisoient à la Bactriane et au golfe Persique; 3.° l'Égypte, qui étoit le moyen de jonction de la Méditerranée avec la mer Rouge et la mer des Indes.

Commerce par la mer Noire et la haute Asie.

En ce qui touche la première de ces directions, j'ai donné, tome II, pages XIV et suivantes, des détails topographiques qu'il est inutile de reproduire. Il est incontestable qu'elle continua d'être suivie, non-seulement par les voyageurs, mais pour l'arrivée des marchandises en Europe. C'est même au XIV.e siècle qu'appartient, par sa date de 1335, l'itinéraire de Pegolotti, qui, avec les autres documens fournis par des voyageurs antérieurs, m'a servi à indiquer les routes suivies pour se rendre de la mer Noire à la Chine par l'Asie centrale; des documens postérieurs confirment ces indications [1].

Il en résulte que la mer Noire, jusqu'à son extrémité orientale, l'embouchure du Don, étoit bordée d'établissemens européens. Ces parages, très-connus du temps des Grecs, qui y

[1] Ebn Batouta, trad. anglaise de M. Lée, chap. XIII. Petrarca, *Opera senilia*, lib. II, epist. III, pag. 360. Boccac. *Decamerone*, Giorn. X. nov. 3.e Itinéraire d'Usudiomare, ap. Graberg, *Annali di geograf.* t. II, pag. 289.

avoient fondé de riches et puissantes colonies, avoient aussi été fréquentés anciennement par les navigateurs de l'Italie. Tout porte à croire que le *portus Pisanus,* dont j'ai parlé, tome II, page x, existoit aux premiers siècles de l'ère chrétienne [1]; et très-probablement les Pisans n'étoient pas les seuls navigateurs de cette partie de l'Europe qui s'y rendissent. Cette navigation, si elle ne cessa pas entièrement, fut longtemps interrompue à l'époque où les invasions des barbares en Italie y détruisirent les villes les plus industrieuses et arrêtèrent violemment la marche du commerce. Dès que la navigation y fut rétablie, on ne tarda pas à reprendre des relations avec les pays voisins de la mer Noire.

Tant que la souveraineté des lieux où étoient situés ces ports appartint à l'empire grec, les traités qu'il faisoit avec les villes d'Italie furent suffisans; mais les barbares les ayant successivement envahis, il fallut obtenir la permission d'y aborder, d'y avoir des comptoirs, des magasins, des consuls. Ces comptoirs existoient probablement dès le milieu du XIII.e siècle, puisqu'on a vu que Rubruquis, dont le voyage est de 1242, se rendit à Soldaïa (Sudak), où il constate que les Européens faisoient un commerce assez important avec les habitans du pays, puisqu'en 1270 les frères Polo se rendirent dans ce même port avec des marchandises destinées à des opérations commerciales; puisqu'enfin il existe dans les archives vénitiennes un traité par lequel Catelamur, khan de Solgat (Soldaïa), reconnoît aux Vénitiens la faculté d'y naviguer, ainsi qu'à Caliera et à Prevento, à la charge de payer les mêmes droits qu'au seigneur précédent. Ce traité, sans date il est vrai, est évidemment antérieur à un décret du conseil majeur de Venise de 1287, qui pourvoit à la nomination d'un consul à Soldaïa [2], sans que rien laisse supposer que cette mesure fût le résultat d'une faveur récente.

Les Vénitiens jouirent de leur établissement tant que le leur permirent les chances des guerres qu'ils soutenoient contre les Génois pour le commerce exclusif de la mer Noire. Il paroît qu'il leur fut enlevé vers 1365 par leurs rivaux [3], et que pour le remplacer ils obtinrent par un traité de 1383, du khan de

[1] Cantini, *Storia del commercio e navigazione dei Pisani*, t. I.er, pag. 133. — [2] Marin, *Storia del commercio dei Veneziani*, t. VI, pag. 69 et suiv. — [3] Stella, *Annales genuenses*, ap. Murator. *Rer. Ital. Script.* t. XVII, col. 1098.

Solgat, la concession d'un comptoir désigné sous le nom de *Citta nova* [1].

Tana, située à l'embouchure du Don, dans un lieu qui avoit été colonie des anciens Grecs, fut aussi un comptoir des Vénitiens; c'est du moins ce qui paroît résulter d'un traité fait en 1333 entre eux et l'empereur des Tartares, maître du pays [2]. Ce traité contient une concession de territoire qui semble n'être que la confirmation d'une occupation antérieure; il est fait avec un envoyé vénitien, qualifié *ancien consul à Tana;* on y renouvelle des franchises dont il est dit que les Vénitiens jouissoient de toute ancienneté.

Nonobstant ce traité, une querelle, dans laquelle un Tartare fut tué, donna le signal d'hostilités contre Tana [3]. Cet événement obligea les Vénitiens, malgré la haine qui les séparoit des Génois, à s'allier en 1344 avec ces derniers, menacés aussi dans leurs établissemens de Caffa, dont je vais bientôt parler, et à s'y faire concéder la faculté d'avoir un comptoir indépendant [4]. Mais, soit qu'ils se repentissent d'avoir formé un tel engagement, soit que la bonne intelligence, rétablie un instant par la nécessité de se liguer contre l'ennemi commun, se fût promptement évanouie avec le danger, ils firent en 1347 un traité avec les Tartares [5], et le renouvelèrent en 1358.

La prospérité du comptoir vénitien dépendit souvent, il faut le croire, du caprice des khans tartares et des chances de la guerre : il fut pillé par les troupes de Tamerlan; cependant il paroît démontré par la relation de Barbaro de 1476 que les Vénitiens y étoient encore établis, quoique peut-être sur un point différent de l'ancien [6].

Les Génois partagèrent avec les Vénitiens la faculté de faire le commerce à Tana, comme ils la partageoient à Soldaïa avant de s'en être emparés. On ignore la date des premiers traités qui leur accordèrent ce concours. Il existoit certainement en 1347, puisque le traité de cette date entre le khan et les Vénitiens déclare qu'ils auront un quartier séparé de celui des Génois. Ils l'avoient conservé en 1404, puisqu'une délibération inédite du gouvernement de Gênes nomme le consul de Tana.

[1] Marin, t. VI, page 73. — [2] Marin, t. IV, pag. 91 et 136. Pegolotti, ap. Pagnini, *Della decima*, t. III, page 26. — [3] Stella, ap. Murat. *R. I. S.* t. XII, col. 1080 et 1081. — [4] Marin, t. VI, page 59. — [5] Marin, t. VI, pag. 139. — [6] Barbaro ap. Ramusio, t. II, fol. 93 *e*.

Quelque part que fût placé le port pisan dont j'ai indiqué l'ancienne existence, il est certain qu'on y faisoit du commerce à la fin du XIII.e et au commencement du XIV.e siècle [1]; mais il est probable que Pise ne conserva pas longtemps sa navigation de ce côté. Pendant tout le XIV.e siècle la prospérité et les forces de cette république éprouvèrent un déclin sensible, qui annonçoit une chute inévitable; sa marine affoiblie n'étoit pas en état de faire respecter des droits quelconques dans la mer Noire, contre les attaques des Tartares et les entreprises des deux républiques ses rivales. On croit que cet établissement fut détruit vers 1344 par les Tartares, dans le même temps que ceux de Gênes et de Venise [2]; lorsque ces villes obtinrent satisfaction quelques années après, Pise fut sans doute oubliée.

De tous les établissemens faits de ce côté par les Européens, celui des Génois qu'on appeloit Caffa ou *Gazarie*, nom venu évidemment des Chazares [3], qui avoient occupé le pays avant les Mongols, est le plus remarquable. Il offroit les véritables caractères d'une colonie, gouvernée par la métropole, indépendante des souverains tartares, auxquels on payoit seulement un tribut annuel; et surtout il avoit l'avantage de n'être pas partagé avec d'autres villes commerçantes, comme l'étoient Soldaïa et Tana.

On a vu, tome II, page xlij, qu'il existoit quelque incertitude sur l'époque précise de la fondation de cette colonie, parce qu'en effet les commencemens en furent foibles et presque inaperçus. Les Génois s'étoient emparés de la ville dans un temps où les Grecs de Constantinople étoient encore souverains d'une partie des côtes de la mer Noire, et la foiblesse de l'empire, jointe à leur prépondérance, avoit facilité cette usurpation.

Lorsque les hordes barbares, qui ne cessoient de s'avancer, devinrent maîtresses de ces pays, les Génois employèrent tous leurs soins à obtenir la faveur de conserver leurs comptoirs, d'y construire quelques magasins pour déposer leurs marchandises, et d'y entretenir un consul pour maintenir l'ordre parmi eux. La prudence de ces administrateurs, les précautions prises pour éviter tout ce qui pouvoit inspirer des défiances aux Tartares, le spectacle de l'activité du comptoir et de la manière loyale avec

[1] Pegolotti, page 39. Portulan, cité par Baldelli, *Storia del milione*, page xliv. — [2] Fanucci, *Storia dei tre celebri popoli*, t. III, page 276. — [3] Fraehn, *De Chasaris*, Petrop. 1822.

laquelle les magistrats maintenoient l'ordre intérieur et la fidélité des engagemens, les utiles débouchés que l'établissement offroit aux gens du pays, servirent les Génois au delà de toute espérance. Sous prétexte de donner plus d'extension à un commerce dont les Tartares reconnoissoient les avantages, ils obtinrent l'agrandissement de leurs premiers emplacemens, la faculté de construire des habitations, des églises et une résidence convenable pour les magistrats; d'entourer leur quartier d'un fossé, qui devint bientôt un rempart. C'est ainsi que s'accrut, dans le silence, Caffa, dont bientôt les chefs, nommés par la république [1], soutenus par son or et ses forces maritimes, firent une ville considérable, et traitèrent d'égal à égal avec les souverains locaux.

Ce bel établissement, si prospère dès la fin du XIII.e siècle qu'il fut en état d'expédier en 1289 une escadre pour venir au secours de Tripoli de Syrie, menacée par le soudan d'Égypte [2], avoit assez d'importance pour que les Vénitiens employassent tous leurs efforts afin de le détruire [3].

Gênes répara promptement quelques désastres momentanés, fit la loi à sa rivale; et la colonie prit un tel accroissement au commencement du XIV.e siècle, que la république institua une magistrature spéciale, appelée office de Gazarie, dont les réglemens, rédigés le 26 novembre 1313, sont encore manuscrits aux archives de la banque de Saint-Georges. La bulle de 1318, qui en nomme l'évêque, appelle Caffa une cité riche, puissante et très-peuplée.

Ce comptoir fut sur le point d'être anéanti par l'effet de l'événement dont j'ai parlé, page viij, qui produisit une alliance momentanée des Génois et des Vénitiens. Le chef des Tartares, reconnoissant trop tard la faute qu'il avoit faite de laisser fortifier Caffa au point de la rendre inexpugnable, proposa une paix qui ne fut qu'un piége dans lequel tombèrent et périrent malheureusement un grand nombre d'habitans de cette ville.

Soutenus et animés par la vengeance, leurs concitoyens usèrent de représailles, et conquirent une paix véritable, avec des garanties dans lesquelles la république trouva plus d'avantages qu'elle n'en avoit eu jusqu'alors.

[1] Justiniani, *Annales genuenses*, lib. v, pag. 179.— [2] Justiniani, page 109. — [3] Caffaro, *Annales gen.* ad ann. 1289. Marin, t. V, page 112

On voit, par les traités de 1365, 1380, 1387, 1398 et 1425, entre les administrateurs de Caffa et les khans des Tartares [1], qu'à cette époque les Génois étoient reconnus maîtres d'un vaste littoral qui, de Soldaïa, sur la pointe occidentale de la presqu'île de Crimée, s'étendoit jusqu'à l'embouchure du Don, et comprenoit Cimbalo (anc. *Portus Symbolorum*), Cerca, Temano [2], un territoire appelé Gothie, dans lequel effectivement Rubruquis avoit, au siècle précédent, trouvé des restes des anciens Goths, et où il en existoit encore au temps du voyage de Barbaro, c'est-à-dire, à la fin du XV.e siècle [3].

La puissance de Gênes de ce côté fut telle qu'elle la rendit maîtresse du commerce de la mer Noire, dont elle parvint, après des luttes sanglantes, à exclure presque entièrement les Vénitiens. Son commerce étoit immense; il fournissoit à l'Europe une grande partie des marchandises que la haute Asie et l'Asie septentrionale, la Chine, les pays situés entre cet empire et la mer Caspienne, l'Inde et la Perse produisoient.

Les traités des Tartares avec les Vénitiens et les Génois, que j'ai cités plus haut, fournissent quelques indications sur les objets et la nature du commerce des Européens dans ces contrées. On voit qu'il consistoit en or, argent, pierres précieuses, cuirs, poissons, sel, cire, grains, &c.; mais, comme ces énonciations ne sont relatives qu'aux marchandises que fournissoit le pays ou à celles qu'apportoient les Européens, on ne sauroit être surpris de n'y pas voir nommées les marchandises de la Chine et de l'Inde, qui arrivoient par le moyen que nous nommons *transit*, pour lequel les khans tartares se faisoient payer un droit particulier, connu sous le nom de *Tamtango*.

Mais il paroît que le commerce des Vénitiens dans ces parages éprouva, au commencement du XV.e siècle, une modification importante relativement à l'exportation de la soie, et des marchandises de l'Inde et de la Chine, dont jusque-là une partie assez considérable leur venoit par la mer Noire. Contarini laisse entendre qu'ils cessèrent d'aller s'en approvisionner à Tana [4].

Le pillage de ce comptoir par les troupes de Tamerlan [5], les embarras que dut causer la destruction d'Astrackan par ce conquérant, pouvoient sans doute produire une interruption

[1] *Notices des manuscr.* t. XI, pag. 53 et suiv. — [2] Pegolotti, pag. 7, 37, 39. — [3] Ap. Ramusio, t. II, page 97. — [4] Ap. Ramusio, t. II, fol. 121. — [5] Marin, t. VII, page 113.

momentanée de commerce; mais une autre cause dut aussi décider les Vénitiens à abandonner cette voie. Dans l'état d'hostilités entre eux et les Génois, hostilités qui rendoient leur commerce dans la mer Noire extrêmement difficile et précaire, il fut assez naturel qu'ils préférassent les voies à travers l'Arménie, la Syrie et l'Égypte, qui leur offroient plus de sécurité.

Bientôt la prise de Constantinople et la destruction de Caffa par les Turcs[1] mirent les deux républiques rivales sur le même pied; le commerce des marchandises asiatiques par la mer Noire leur fut interdit; elles obtinrent seulement la faculté d'y naviguer pour s'approvisionner des productions locales.

Mais cette dernière branche de commerce, attestée par Contarini et Barbaro, acquit, par l'effet de nouvelles circonstances, un développement qu'elle n'avoit pas eu jusqu'alors.

Le territoire qui s'étend depuis le Dnieper (anc. Borysthène) jusqu'aux monts Ourals, et depuis Moscou jusqu'à la mer Caspienne, après avoir formé plusieurs khanats, dont les souverains figurent dans les traités cités plus haut, fut peu à peu conquis par les ducs de Moscovie, longtemps sans force et opprimés par les Tartares. Les souverains russes facilitèrent les communications de leurs sujets avec les Européens, et le commerce local dans ces contrées acquit une importance toujours croissante, ainsi qu'on le verra lorsque je parlerai de la Russie. Comme cet empire ne commence réellement à compter parmi les états civilisés que depuis la fin du xve siècle, j'ai cru qu'un tableau spécial du commerce dont il fut, de tout temps, le théâtre, présenteroit plus d'utilité que si j'en avois disséminé les détails dans le cours de mon exposé.

Commerce de la Bouckharie.

Le point principal où les commerçans et les voyageurs européens se rendoient en suivant les routes septentrionales que j'ai décrites étoit la Bouckharie. Ce pays formoit, comme dans les temps les plus anciens, une sorte de transition entre les peuples civilisés et les peuples nomades, entre le nord et le midi de l'Asie.

Malgré les révolutions auxquelles l'exposoit sans cesse son voisinage de la Tartarie, d'où sortoient les hordes qui se jetoient

[1] De Guignes, *Histoire des Huns*, t. IV, page 375, place cet événement en 1443; et Barbaro, fol. 96 *f*, vers 1475, ce qui me paroît plus exact.



fréquemment sur le reste de l'Asie et venoient y fonder de nouveaux empires, elle étoit le théâtre du commerce le plus actif. Samarkand, sa capitale et le centre de ce commerce, voyoit arriver dans ses murs des négocians et des marchandises de toutes les contrées de l'Asie, surtout les caravanes de la Chine, de l'Inde septentrionale, et celles qui venoient de l'Occident pour répandre ces marchandises dans l'Asie méridionale ou les conduire aux ports fréquentés par les Européens. Elle acquit même au commencement du XV.ᵉ siècle un immense accroissement [1]. Le fameux Tamerlan, dont elle étoit la ville natale, après avoir ravagé Damas et Bagdad, y transporta plus de cent cinquante mille hommes, livrés à l'exercice de diverses industries, tels que des ouvriers en soie et des armuriers [2].

Quelque utile que fût la route dont je viens de parler, les Européens ne négligèrent pas celle qui traversoit les pays situés entre la mer Noire et la mer Caspienne, appelée souvent mer de Backu, qui leur procuroit une égale facilité pour arriver aux marchés de la Bouckharie. Si l'on en croit Marc-Paul, les Génois étoient les premiers, à l'époque où il a voyagé, qui eussent entrepris cette navigation [3].

Les ports de l'empire de Trébisonde offroient la principale entrée de cette route, que j'ai décrite, tome II, page xvij. Ce petit état, dont Mahomet II fit la conquête définitive en 1468 [4], subsista pendant presque toute la durée des XIV.ᵉ et XV.ᵉ siècles, malgré l'anarchie causée par l'usurpation des vassaux d'un empereur trop foible pour être respecté, vassaux qui, sans cesse en guerre entre eux, commettoient une multitude de vexations contre les voyageurs et les commerçans [5]; malgré les attaques des Turcs, qui en démembroient successivement les provinces, et celles des Tartares, qui contraignoient le souverain à leur fournir des contingens comme s'il eût été leur vassal. Trébisonde.

Venise et Gênes, trop éclairées sur leurs intérêts pour ne pas apprécier l'importance d'un pays traversé non-seulement par la route qui conduisoit à la mer Caspienne, mais encore par celle qui conduisoit dans l'Asie méridionale, et principale-

[1] Clavijo, *Historia del gran Tamerlan*, Madrid, 1781, pag. 184, 185 et 191. — [2] Clavijo, pag. 190. — [3] M. Polo, lib. I, cap. V. — [4] *Art de vérifier les dates*, t. I.ᵉʳ, page 457. — [5] Fallmerayer, Geschichte des Kaiserthums von Trapezus, lib. I, cap. I. Clavijo, pag. 83.



ment à Tauris, où Trébisonde faisoit un grand commerce [1], y avoient depuis longtemps obtenu des concessions [2].

Les malheurs qui ne cessoient d'affliger l'état fournissoient à ces républiques des occasions d'accroître leurs priviléges, qu'elles saisissoient avec une merveilleuse facilité. L'argent, dont elles étoient prodigues lorsqu'elles le croyoient nécessaire, les secours de leur marine, étoient sans cesse offerts et toujours payés par de nouveaux avantages.

Les Génois, plus puissans qu'aucun autre peuple dans la mer Noire, furent probablement les premiers qui, dès le commencement du XIV.e siècle, obtinrent des priviléges dans cet empire; au moins le doge de cette république le prétendoit lors de ses contestations avec Venise [3], et faisoit valoir un diplôme de l'empereur Alexis [4]. En l'année 1306 ils exigèrent un entier affranchissement de toutes espèces de droits. Le sucès ne répondant pas à cette tentative, ils cédèrent [5]. Les Vénitiens obtinrent aussi des avantages par un traité de 1319 [6].

Ces républiques furent quelquefois victimes des troubles intérieurs auxquels leur politique astucieuse leur faisoit prendre part. Dans une révolte de 1345 les établissemens des Vénitiens et des Génois furent livrés aux flammes par le peuple. Les premiers, dégoûtés, s'éloignèrent pour un temps, et n'obtinrent le renouvellement de leurs priviléges qu'en 1364 [7]. Gênes, plus en état d'appuyer ses réclamations par la force des armes, ravagea les côtes, réduisit en cendres Cérasonte, la seconde ville de l'empire, et obtint une plus prompte satisfaction. Les avantages dont elle jouissoit furent accrus par une circonstance que les historiens génois ont célébrée. Un de leurs concitoyens, nommé Lascaro-Megollo, insulté par un favori de l'empereur de Trébisonde, exerça des vengeances par suite desquelles il stipula pour la république, en 1381, un traité plus favorable que les précédens [8]. Les Vénitiens à leur tour obtinrent les mêmes concessions en 1391 [9]. Clavijo, dans le récit de son ambassade

[1] Pegolotti, page 11. — [2] Pachymère, *Vita Andronici*, lib. v, cap. XXIX. Nicoph. Grégoras, lib. XIII, cap. II. Cantacuzène, t. III, pag. 812, 813. Calcondylas, page 59. — [3] Marin, t. VI, page 86. — [4] Sémini, dans son IV.e mémoire manuscrit, le date de 1304. — [5] Pachymère, lib. v, cap. XXIX. — [6] M. Depping, *Histoire du commerce entre le Levant et l'Europe*, t. II, page 89, date ce traité de 1303, et cite celui de 1319 comme un renouvellement; voir Fallmerayer, liv. III, chap. III. — [7] *Codices manuscr. bibl. Taur.* t. I.er, page 222. — [8] Folietta, *Historia di Genua*, lib. VIII, ad fin. — [9] Marin, t. VI, pag. 275 et suiv.



auprès de Tamerlan, atteste que chacune de ces républiques possédoit un fort à Trébisonde [1].

Au moyen de la navigation, dont s'étoient emparés les Européens, qui y étoient très-favorisés, toutes les marchandises de l'Europe et celles des pays limitrophes de la mer Noire y arrivoient en profusion, et servoient de moyens d'échange pour se procurer les productions naturelles ou industrielles de l'Asie, dont Trébisonde étoit un grand marché [2], et pour en exporter de l'alun, qui s'y trouvoit en abondance et d'une excellente qualité [3]. Ces relations commerciales avoient donné lieu, dès le XI.e siècle, à l'établissement de foires annuelles, où se rendoient un grand nombre de musulmans, de Grecs, d'Arméniens, et de commerçans de toutes les parties du monde [4].

La ville de Trébisonde avoit même quelques manufactures [5]. Cérasonte, où les Génois possédoient une factorerie, et les autres ports, tels que Sinope, Sivas, Tocal, Amasie, Sameron, étoient assez fréquentés par les Européens, qui se fournissoient, principalement à Sinope, du beau poil de chèvres d'Angora, employé à la fabrication des étoffes dites *camelots*.

Dans le voisinage de l'empire de Trébisonde et de la petite Arménie, dont il sera bientôt question, des hordes turques, venues de l'orient de la mer Caspienne, avoient, dès le X.e siècle, conquis sur les Grecs plusieurs parties de l'Asie mineure, notamment la Natolie; elles ne cessoient d'enlever de nouvelles provinces à l'empire grec, et d'inquiéter Trébisonde et l'Arménie. Turquie asiatique.

Au XII.e siècle, l'état d'Iconium, formé par la réunion de ces hordes diverses, étoit devenu puissant, et le sultan qui le gouvernoit fut souvent redoutable aux croisés.

La destruction de cet état, à la fin du XIII.e siècle, par les Tartares, donna lieu à la formation de quelques principautés turques, peu disposées à entretenir des relations commerciales, sans cesse en guerre entre elles, unies seulement pour piller les navigateurs, et qui convertirent en retraites de pirates les ports dont ils s'emparoient.

[1] Clavijo, pag. 84.— [2] Pegolotti, pag. 5, 13 et suiv. — [3] Formaleoni, *Storia politica...... del commercio del mar Nigro*, t. II, cap. XXIII. — [4] Masoudi, *Notices des manuscrits*, t. I.er, page 16. Pegolotti, pag. 11, 13 et 14. — [5] Eugenio, cité par Fallmerayer, liv. III, chap. II.



Les Européens bravoient néanmoins ces dangers. Tarse, où subsistoient encore quelques restes des anciennes manufactures; Satalie, Aja-jani, près de l'ancienne Éphèse, Smyrne, Candeloro (anc. Lydie), étoient les lieux principaux où ils échangeoient les marchandises européennes et des épiceries achetées en Égypte, contre des productions locales.

Ce commerce acquit plus de sécurité, et, par une suite naturelle, plus d'extension, après qu'Osman eut réuni sous son autorité ces petites principautés dont il forma la puissance formidable qui au XV.e siècle acheva la ruine, depuis longtemps imminente, de l'empire grec.

Bursa devint la capitale des états turcs [1]; il s'y faisoit un grand commerce, au moyen des caravanes d'Alep et de Damas [2]. Presque tout le littoral de l'empire de Trébisonde, depuis Sinope jusqu'au Thermodon, Nicée, Nicomédie, Angora, un des plus grands entrepôts du commerce asiatique, où aboutissoient les routes de la Syrie et de l'Arménie; Andrinople, célèbre chez les Orientaux par ses fabriques d'essence de rose et de savons, tombèrent au pouvoir des Turcs; et les Européens furent obligés de s'assurer par des traités la faculté d'y faire le commerce. Au XIV.e siècle et dans le XV.e, les négocians de Lucques et de Venise venoient dans la Natolie acheter les soies nécessaires à leurs manufactures [3]. On ne peut douter aussi que les Français n'y aient entretenu des relations assez actives, puisque Tamerlan, après sa victoire sur Bajazet, écrivit en 1403 au roi Charles VI pour assurer les sujets de ce dernier de sa protection [4]. On y portoit en échange la plupart des objets recueillis ou fabriqués en Europe, et on en exportoit, outre les productions du pays, telles que la noix de galle, la laine, la soie, le poil de chèvre, de belles étoffes et des tapis magnifiques fabriqués dans la Turcomanie et la Caramanie, surtout à Iconium, à Tapsaria, Sébaste [5]. La Broquière trouva à Bursa des Génois qui y achetoient des épiceries apportées par la caravane de Damas, pour aller les revendre dans leur établissement de Péra, auprès de Constantinople. Les commerçans de ce comptoir et ceux de Caffa avoient même, à la fin du XIV.e siècle, établi des relations

[1] Ebn Batouta, chap. x. — [2] La Broquière, *Mémoires de l'Institut*, *Sciences morales*, t. V, pag. 549 et suiv. — [3] Pegolotti, pag. 40 et 41. — [4] M. de Sacy, *Nouv. Mém. de l'Acad. des inscript.* t. VI, pag. 470 et suiv. — [5] Pegolotti, pag. 16, 17, 40 et suiv.



si intimes avec les Turcs, que dans une convention de 1382 entre elle et l'empire grec, la république stipuloit qu'elle ne seroit pas obligée de les considérer comme ennemis, quelles que fussent leurs hostilités contre cet empire [1]. Dans le fait, il existe un traité de commerce de Gênes avec le sultan Amurat de 1387 [2], qui en suppose de plus anciens. La Broquière trouva à Bursa beaucoup d'autres Européens, dont un de Florence [3]. On voit aussi dans les historiens bysantins que les Turcs faisoient le commerce directement à Constantinople, et qu'ils avoient obtenu la faculté d'y établir un cadi et une mosquée [4].

Petite Arménie.

Au midi de l'empire de Trébisonde, et dans le voisinage des provinces que les Turcs occupoient, existoit l'état connu sous le nom de petite Arménie, favorablement situé pour les spéculations du commerce et pour les communications des Européens avec la Perse. L'existence de ce royaume chrétien, sans cesse exposé aux attaques des barbares qui continuoient de s'avancer vers Constantinople, et menacé du côté de la Syrie par le soudan d'Égypte, est presque un phénomène. Le roi d'Arménie n'avoit sauvé son existence qu'en reconnoissant la suzeraineté des Tartares. Pendant les deux siècles dont je m'occupe, et surtout pendant le XIV.e, les Européens continuèrent d'y entretenir leurs anciennes relations et de s'y procurer de nouveaux avantages. L'Arménie étoit pour eux un passage qui, par le port d'Ajazzo, les conduisoit à Trébisonde et à la route de la mer Caspienne et du Caucase; elle étoit en outre traversée par la route méridionale, qui, se dirigeant sur la Bouckharie, s'embranchoit avec celles du golfe Persique.

Les Vénitiens firent avec les rois d'Arménie, en 1307, 1321, 1333 et 1335 [5], des traités par lesquels on voit qu'ils ne se bornoient pas à apporter leurs marchandises dans ce royaume pour y faire des échanges ou pour les diriger vers des points plus éloignés: un grand nombre s'y étoient établis pour cultiver la vigne et y débiter les fruits de cette culture; d'autres se livroient à la fabrication des camelots, et surtout au commerce

[1] Sauli, *Della colonia di Galata*, t. II, page 260. — [2] *Notices des manuscr.* t. XI, page 57. — [3] La Broquière, page 552. — [4] Ducas, lib. XV, pag. 30. — [5] Marin, t. IV, page 157, cite celui de 1333. Je dois la connoissance de ceux dont je n'indique pas les sources imprimées, à M. de Hammer, qui les a vérifiés aux archives de Vienne.

des métaux et des monnoies, qui étoit extrêmement lucratif. Les Génois avoient obtenu des priviléges commerciaux dans le même royaume en 1288 [1]. Je n'en ai point trouvé de semblables appartenant aux XIV.e et XV.e siècles; mais, puisque leur commerce dans ce pays est attesté par tous les historiens, on doit croire que, satisfaits des concessions de 1288, ils n'en sollicitèrent pas de nouvelles.

Ces deux peuples étoient les plus favorisés en Arménie. Les droits imposés sur leurs marchandises n'étoient que de deux pour cent; ceux que payoient les autres étoient du double [2].

Les Catalans ne faisoient pas un commerce moins actif ni moins important dans l'Arménie. Le roi d'Aragon avoit, en 1293, fait solliciter par son ambassadeur une réduction des droits auxquels ses sujets étoient soumis, un comptoir, et la faculté pour eux de réexporter en franchise les marchandises non vendues [3]. Rien ne fait connoître quelles furent les suites de cette négociation, qui se rattachoit à celles du même souverain avec les Mongols; mais un monument de législation ou d'usages maritimes, connu sous le nom de Consulat de la mer, qui a très-probablement été rédigé en Catalogne et qui appartient au XIV.e siècle, parle souvent des voyages en Arménie.

On ne peut douter, d'après les tarifs conservés par Pegolotti, que les Français n'eussent aussi des relations dans ce royaume. L'importance de leur commerce parut assez grande à Philippe de Valois pour qu'il préparât en 1335 une croisade en faveur de l'Arménie [4]: le projet n'eut pas de suite. Vers l'année 1375, cet état fut conquis par les mahométans, avec lesquels les Européens furent obligés de traiter pour obtenir d'y continuer leurs relations.

Iles de l'Asie mineure.

C'étoit le voisinage de l'île de Chypre qui rendoit aux Européens les rapports avec l'Arménie si importans. Cette île, toujours possédée par des princes chrétiens, décorés du vain titre de rois de Jérusalem, et touchant de près les côtes de l'Égypte, de la Syrie et de l'Arménie, étoit, par la beauté de son climat et ses ports nombreux, un point de relâche pour les navires

[1] *Notices des manuscrits*, t. XI, page 114. — [2] Pegolotti, pag. 18, 44 et suiv. — [3] Navarette, *Mem. de la real Acad. de la historia de Madrid*, t. V, pag. 175 *et seqq*. — [4] D. Vaissette, *Histoire de Languedoc*, t. IV, page 191.

qui vouloient aborder dans ces contrées. C'étoit encore un pays fertile et riche en productions naturelles et industrielles qui servoient aux Européens, soit à leurs propres consommations, soit à leurs échanges avec l'Orient. Ils s'y procuroient principalement des vins délicieux, de beaux fruits, du sucre en poudre, beaucoup moins cher que celui de Bagdad, de l'or, de l'argent, du plomb, du cuivre, du savon, du storax, des cotons bruts et filés, et une quantité prodigieuse d'autres objets qu'ils échangeoient contre des draps de Flandre, de France, d'Espagne, d'Italie [1]. Les Français y étoient reçus avec une grande faveur; les princes de la maison de Lusignan avoient porté dans cette île les mœurs et la langue françaises; ils y avoient conservé la célèbre législation que les fondateurs du royaume de Jérusalem avoient rédigée en cette langue, sous le nom d'*Assises*. Les Pisans et les Catalans y avoient obtenu des priviléges en 1291 [2]: les Siciliens y commerçoient aussi [3]. Néanmoins les Vénitiens et les Génois, plus à portée par leur puissance d'aider les rois de Chypre contre les musulmans qui les harceloient sans cesse, y faisoient le commerce le plus étendu, favorisés par d'immenses concessions. Celles des Génois appartiennent au XIII.e siècle. Les Vénitiens en avoient alors aussi, et les firent renouveler en 1306, 1328, 1360 [4]. Souvent les rivalités commerciales de ces deux républiques ensanglantèrent Famagouste et les autres villes principales de Chypre. Famagouste devint même pour quelque temps la propriété des Génois, qui en 1373 avoient envahi le royaume et fait prisonnier le roi Pierre II, à qui ils ne rendirent la liberté qu'au moyen de la cession de cette ville.

Par suite d'événemens politiques, que j'indiquerai en parlant du commerce de Venise, l'île de Chypre fut acquise en 1489 par cette république, et continua de lui appartenir jusqu'à l'époque où se terminent mes recherches.

Candie (anc. île de Crète), qui depuis le célèbre partage de l'empire grec entre les Latins, étoit passée sous la domination des Vénitiens, par la cession que le marquis de Montferrat leur en fit en 1204 [5], et qui continua de leur appartenir pendant les XIV.e et XV.e siècles, étoit aussi pour le commerce des Euro-

[1] Pegolotti, pag. 15, 16, 17 et 18. — [2] Fanucci, t. III, page 133. Capmany, *Memorias*, t. II, page 56. — [3] Pegolotti, page 102. — [4] Marin, t. V, pag. 299 et 301. — [5] Marin, t. IV, page 68.

péens avec les côtes occidentales de l'Asie une échelle d'une grande importance [1]. Depuis longtemps elle avoit perdu son ancien éclat et sa nombreuse population; mais sa fertilité étoit la même, et la république en tiroit des ressources immenses.

L'île de Rhodes, dont les chevaliers ont rendu le nom si célèbre, ne resta point étrangère au commerce, quoique l'institution toute militaire de ces chevaliers les tînt sans cesse occupés à la guerre contre les musulmans. La plupart des villes d'Italie, de France et d'Espagne, avoient, en vertu de traités, la faculté d'y entretenir des consuls; et même un document de 1403 constate que le grand-maître accréditoit des agens dans la Syrie et l'Égypte [2]. Cette île étoit fertile et industrieuse; on y fabriquoit du savon très-estimé [3].

Perse.

Telles étoient les principales échelles qui servoient au commerce européen pour se rendre, par les contrées situées au midi de la mer Caspienne, soit à Bactres, soit au golfe Persique, en traversant la Perse.

La première de ces deux directions est, comme on l'a vu, tome II, page xvij, tracée par Pegolotti, dont l'itinéraire appartient précisément par sa date à l'époque dont je m'occupe. Les indications de ce voyageur sont confirmées par Marignola, Catalano, Schildberger et Clavijo, qui parcoururent l'Asie dans les XIV.e et XV.e siècles. Je vais essayer de réunir quelques notions sur les voies méridionales qui traversoient la Perse et sur le commerce de cette contrée.

La Perse, l'un des grands états qui s'étoient formés après le partage de l'empire de Gengis-khan, occupoit tout le territoire compris entre l'Euphrate et l'Indus, l'Océan indien et la mer Caspienne. La province de Chirvan, située sur la côte occidentale de cette mer, produisoit une grande quantité de soie, dont les manufactures de Syrie faisoient emploi [4]. L'Hyrcanie et la Parthie fournissoient en abondance des pelleteries, et la mer Caspienne servoit encore à en tirer de pays plus septentrionaux [5]. C'étoit sur cette mer qu'on trouvoit le port de Strava (Asterbat), situé à vingt-cinq journées de Tauris.

[1] Pegolotti, pag. 22, 35 et suiv. Uzzano, cap. XII.— [2] Bosio, *Storia della sacra religione*, t. II, lib. IV.—[3] Pegolotti, page 15.— [4] Schildberger, Reise in dem Orient, édit. de Penzel, Munich 1813, page 71.— [5] *Voyage de l'Inde à la Mecque*, coll. de Langlès, t. I.er, page 80.

La Géorgie, dont j'ai fait connoître le commerce, tome II, page xxj, en dépendoit [1]. Jordan Catalano, qui traversa la Perse au xiv.e siècle, confirme ce qu'en avoit dit Marc-Paul. Dans quelques provinces du nord-est on trouvoit le lapis-lazuli, que les habitans ne savoient pas mettre en œuvre, et des mines d'or qu'on ne savoit pas exploiter [2].

Les provinces méridionales étoient beaucoup plus industrieuses. Mossul continuoit de fabriquer des étoffes d'or et de soie. Bagdad, qui avoit éprouvé les invasions de Gengis-khan et de Tamerlan, n'en étoit pas moins une des cités les plus industrieuses de l'Asie. On en tiroit une quantité considérable d'étoffes de soie, de velours, sur lesquelles étoient représentées toutes sortes d'animaux avec une élégance et une variété surprenantes. Schiraz faisoit un commerce considérable, principalement de pierres précieuses du Badakhshan, et de musc venant du Thibet [3]. Le Kerman étoit célèbre par ses manufactures d'armes; Ized, par celles de soieries. Le golfe Persique recevoit toutes les marchandises que les navigateurs amenoient de l'Arabie et de l'Inde, dont une partie remontoit l'Euphrate pour arriver au grand entrepôt de Bassora. Je suis entré à ce sujet, tome II, pages xx et xxj, dans des détails suffisans, l'état des choses n'ayant pas éprouvé de changemens notables [4].

Sous les premiers successeurs de Gengis-khan, le commerce des Européens en Perse fut d'autant plus actif qu'il étoit plus protégé par les souverains; la différence des religions ne les empêchoit pas de correspondre avec les papes à ce sujet [5]. La Perse tomba plus tard dans une sorte d'anarchie, et cette situation dut avoir une influence défavorable, sinon sur le commerce de transit des Européens, du moins sur l'industrie locale. Après l'envahissement de Tamerlan et les malheurs temporaires qui en furent la suite, il se releva; la lettre de ce conquérant au roi Charles VI contient la preuve de l'importance qu'il mettoit à la sécurité des commerçans. Shak-Rohk, son fils et son successeur, qui, même du vivant de Tamerlan, avoit gouverné une partie de la Perse avec beaucoup de sagesse, étendit ses conquêtes sur l'Inde et les contrées qui avoisinent la Chine. Il résulta de cette

[1] Angiolello, ap. Ramusio, t. II, fol. 71 *f*. — [2] Jordan Catalano, publié par M. Coquebert de Montbret, page 48. — [3] Barthèma, ap. Ramusio, t. I.er, fol. 170 *b*. — [4] Ebn Batouta, ch. vi, vii, viii et x. — [5] M. Abel-Rémusat, *Nouv. Mém. de l'Acad. des inscr.* t. VII, page 357.

circonstance des relations entre ce dernier pays et la Perse pour étendre et favoriser le commerce respectif [1]. Le même prince reconnut aussi l'importance de rapports semblables avec les pays méridionaux de la presqu'île en-deçà du Gange, et nous possédons la relation des ambassadeurs qu'il envoya en 1412 aux rois de Calicut et de Bisnagor [2].

J'ai déjà nommé quelques-unes des villes commerçantes de la Perse dont les voyageurs du temps font mention; mais il n'en étoit aucune qui pût entrer en comparaison avec Tauris. Cette cité étoit par sa position le centre de tout le commerce de l'Asie, et de celui que les Européens faisoient dans cette partie du monde [3]. Le produit des douanes, au rapport de Schildberger, excédoit les revenus du plus riche souverain de l'Europe [4]. Au couchant, Tauris étoit voisine de l'Arménie, par laquelle elle communiquoit avec la mer Noire, la mer Méditerranée, l'Asie mineure, et jusqu'à Constantinople [5]. Au nord et au levant elle avoit des communications avec la mer Caspienne, Otrar, Bouckhara, Samarkand, Balk, et toutes les villes qui de ce côté étoient intermédiaires du commerce avec la Chine et l'Inde septentrionale. Clavijo nous apprend que, du temps de Tamerlan, la route entre Tauris et Samarkand étoit garnie de relais de poste pour le service du gouvernement et des commerçans [6].

Au midi, le Tigre et l'Euphrate assuroient les relations de Tauris avec Bagdad et Bassora, qui de son côté communiquoit par une route avec Ormuz [7]. Cette dernière voie fut interrompue quelque temps, au commencement du xv.[e] siècle, par l'invasion de Tamerlan, qui détruisit Bagdad; et alors le commerce entre Tauris et Ormuz eut lieu par le Laristan, Ispahan et Solthaniah. Cette dernière ville, originairement moins fréquentée, devint un marché célèbre; chaque année, depuis le mois de juin jusqu'au mois d'août, il y arrivoit des caravanes de tous les points [8]. Les perles et les pierres précieuses, toutes les productions de la Chine, de Malacca, de l'Inde, y arrivoient d'Ormuz; elle recevoit surtout par cette voie les épices fines,

[1] Couplet, *Tabulæ chronolog. monarch. Sinicæ*, pag. 80. — [2] *Voyage de la Perse dans l'Inde*, ap. Langlès, t. II, pag. 1 et suiv. — [3] Pegolotti, pag. 13. — [4] Schildberger, pag. 36. — [5] Pegolotti, pag. 12 et 13. — [6] Clavijo, pag. 111. — [7] Clavijo, pag. 113. — [8] Schildberger, pag. 65.

telles que le girofle, la muscade, le macis, auxquelles les Européens reconnoissoient des qualités bien supérieures à celles qu'ils recevoient par la voie d'Alexandrie [1].

La Syrie, plus méridionale, étoit mieux connue des Européens, qui y avoient longtemps été maîtres d'un grand nombre de stations. Alep, située au nord de cette contrée, à vingt-cinq lieues de l'Euphrate, à une distance à peu près égale de la Méditerranée, étoit le point d'où partoient et où se rendoient les caravanes musulmanes du Diarbeckir, de Damas, de Bassora. Cette dernière, composée de plusieurs milliers de chameaux, longeoit l'Euphrate, l'espace de plus de deux cents lieues, apportant les marchandises qui d'Ormuz avoient été expédiées à Bassora et à Bagdad. Avant d'arriver à Alep, les caravanes en déchargeoient une partie à Antioche sur l'Oronte et à Séleucie, d'où elles parvenoient à la Méditerranée [2]. Cette dernière direction fut probablement abandonnée, ou du moins interrompue, lorsqu'en 1268 le soudan Bibars eut détruit Antioche. Syrie.

La route, traversée par celle qui de l'Arabie et de l'Égypte se rendoit en Syrie, assuroit les communications commerciales depuis le golfe Persique jusqu'aux ports de la mer Noire. Une autre route, venant de la mer Caspienne et passant par Tauris, Merdyn et Orfa, mettoit Alep en communication avec l'Arménie, le Curdistan et tout ce qui avoisine le Caucase. Les marchandises de la Tartarie, de la Chine et de l'Inde septentrionale, y étoient apportées par les caravanes de la Bouckharie et du Caboul. Le commerce entre ce dernier pays et Alep étoit si habituel que les négocians y donnoient le nom de Caboul aux marchandises de l'Inde; de même que dans l'Inde, la plupart des productions européennes servant aux échanges étoient connues sous le nom d'Alep. Mais le commerce de cette ville étoit presque entièrement dans les mains des musulmans. Les Vénitiens paroissent avoir été ceux des Européens qui l'ont le plus fréquentée. Le soudan leur avoit accordé des sauvegardes en 1344 et 1345 [3]; ils y portoient principalement de la verroterie, des pierreries, des draps fins, des velours, des galons d'or et d'argent, de la cire façonnée, de fausses perles, des objets

[1] Sanuto, *Secreta fidel. cruc.* pag. 22. — [2] *Voyage de l'Inde à la Mecque*, coll. de Langlès, t. I.er, pag. 148. — [3] Archives de Vienne.



en fer et en acier, dont une grande partie servoit à faire des échanges dans l'Inde.

Les droits qu'exigeoit le soudan à l'entrée et à la sortie étoient plus considérables que dans aucune des autres villes de la Syrie; c'est peut-être ce qui explique pourquoi les autres Européens, qui avoient un commerce plus restreint que celui des Vénitiens, et qui, par ce motif, ne pouvoient en répartir les frais sur une grande quantité de marchandises, faisoient peu d'affaires avec Alep.

Damas, plus voisine de la Méditerranée, étoit renommée par ses fabriques en tout genre, dont les produits étoient d'autant plus parfaits que les professions y étoient héréditaires, principalement les fabrications d'armes, de soies, d'essence de rose, la meilleure du Levant [1]. Au moyen des caravanes qu'elle expédioit, et qui se composoient quelquefois de vingt mille personnes, Maures, Turcs, Tartares, Barbaresques, Persans [2], elle étoit un grand entrepôt par le moyen duquel les Européens venoient s'approvisionner de toutes les marchandises asiatiques. Il est possible que le pillage et la destruction de cette ville au commencement du xv.e siècle par Tamerlan aient interrompu quelque temps ces relations; mais les besoins du commerce durent les rétablir promptement. Dans ce même siècle, Venise, Barcelone, Gênes, et plus tard Florence, y eurent des comptoirs et des consuls [3]. On a moins de preuves que les Français y possédassent des établissemens considérables; mais ils y faisoient certainement le commerce, et ce que j'ai dit plus haut des sauvegardes promises par Tamerlan au roi Charles VI [4] en est la preuve, puisque les Français ne pouvoient se rendre dans la Perse qu'en traversant la Syrie. La Broquière atteste expressément, dans la relation de son voyage fait en 1432, qu'il y rencontra le célèbre Jacques Cœur, alors simple marchand. Le navire qui l'avoit amené, ainsi que ses compagnons, et qui transporta en France les épiceries qu'il avoit achetées à Damas, étoit une galère de Narbonne, arrivée à Baruth (anc. Beryte) et venant d'Alexandrie [5]. Mais les chrétiens n'y étoient pas vus avec faveur, et

[1] Frescobaldi, *Viaggio a la Terra Santa*, publié par Mansi, Rome, 1817, pag. 172 et suiv. La Broquière, pag. 505 et 514. — [2] La Broquière, page 501. — [3] Frescobaldi, page 174. Uzzano, chap. XVII. La Broquière, pag. 490, 510. — [4] Voir la note 4 de la page XVI ci-dessus. — [5] La Broquière, pag. 485 et 490.

l'on prenoit contre eux, comme en Égypte, la précaution de les enfermer chaque soir dans leurs habitations [1]. D'autres caravanes conduisoient ensuite les marchandises de Damas dans l'Asie mineure, à Tripoli, Alexandrette, et surtout à Baruth [2]. On les échangeoit contre celles de l'Europe, et principalement contre de l'or. Venise avoit dans cette ville, en 1403, des comptoirs considérables, dont le pillage par le maréchal de Boucicaut occasiona des pertes immenses à son commerce. Comme aujourd'hui sans doute, les soies et les bois de construction se vendoient à Baruth. On peut se reporter sur ce point à ce que j'ai dit, tome II, page xxj.

Les ports de la Palestine qui avoient été, pendant l'occupation de ce pays par les Francs, le théâtre d'un commerce très-actif, continuèrent aussi, quoiqu'ils fussent presque détruits, à être fréquentés par les navires européens [3].

Les guerres qui eurent lieu, au XV.e siècle, dans la partie de l'Asie la plus voisine de la Syrie, et qui amenèrent la chute de l'empire grec, troublèrent sans doute souvent ces communications avec les côtes de la Méditerranée et de la mer Noire. On peut croire cependant qu'elles ne furent jamais entièrement interrompues, ou que les interruptions ne furent que temporaires; c'est ce qui paroît résulter de la relation du Génois San-Stephano, écrite en 1496. Il s'étoit rendu par l'Égypte dans l'Inde et jusqu'à Sumatra. Revenu à Cambaye sans ressources, il se mit au service de marchands de Damas qu'il trouva dans cette ville. Arrivé à Ormuz, il se réunit à des Arméniens qui alloient à Tauris. Il se rendit par mer dans le Laristan, province de la Perse, où abordoient presque tous les navires expédiés de l'embouchure de l'Euphrate pour l'Inde; il attendit dans le pays des Ozaniens les caravanes qui devoient le conduire à Schiras; et, après un retard causé par l'état de guerre, il se rendit à Tauris par Ispahan, Casbin et Solthaniah. De Tauris, après un autre séjour causé par la guerre, il se rendit à Alep, d'où il n'osa retourner à Tauris, nonobstant les offres avantageuses qui lui étoient faites [4].

Tels sont les renseignemens les moins obscurs que nous fournissent les documens des XIV.e et XV.e siècles, sur le commerce

[1] La Broquière, page 490.— [2] Corsali, ap. Ramusio, t. I.er, fol. 200 c. — [3] Ebn Batouta, chap. v. La Broquière, pag. 493 et suiv. — [4] Ap. Ramusio, t. I.er, fol. 382 d.

qui avoit lieu à cette époque dans l'intérieur de l'Asie par les voies de terre. Celui auquel la navigation prêtoit son secours donne lieu à plus de développemens. Je vais essayer de les présenter.

Commerce en Asie par les voies maritimes.

Le cercle de cette navigation, considérée en ce qui concerne le point de départ des marchandises provenant de la Chine, de l'Inde et des îles adjacentes, étoit renfermé dans les mers que nous nommons Océan pacifique ou de la Chine, et mer des Indes. A cette navigation, dirigée vers le golfe Persique, la mer Rouge et les côtes de l'Éthiopie, succédoient des transports terrestres, qui, relativement à l'Asie, conduisoient ces marchandises, par les voies que j'ai indiquées, dans les ports de la Syrie, de l'Arménie, de l'Asie mineure et de la mer Noire; et, relativement à l'Égypte, dans les ports de la mer Rouge, et principalement à Alexandrie.

Chine.

Fidèle à l'ordre géographique que je me suis tracé, je commence par ce qui concerne la Chine. Les documens qui appartiennent aux deux siècles dont je m'occupe ne nous apprennent, sur le commerce intérieur de ce pays, rien de plus que ce que nous savons par le récit de Marc-Paul, dont j'ai présenté l'analyse, tome II, pages xxv et suiv. Odéric de Portenau, qui voyagea dans la Chine méridionale au commencement du xiv.ᵉ siècle, Ebn Batouta, le seul Arabe qui, à ma connoissance, ait écrit sur ce pays dans le même siècle[1], et Conti, voyageur européen qui appartient au xv.ᵉ[2], n'ajoutent presque rien aux renseignemens que nous devons au célèbre Vénitien, dont l'exactitude a fini par triompher des préjugés, et peut-être de l'envie de ses contemporains. S'il étoit possible de trouver quelques notions plus étendues, ce seroit dans les ouvrages composés dans la Chine.

Malgré les travaux de nos savans modernes, les écrits des Chinois sur la statistique de leur pays et ses relations commerciales avec les pays étrangers au moyen âge, si tant est qu'il en existe, nous sont encore inconnus[3]. Au surplus, cette lacune

[1] Ebn Batouta, chap. XXIII. — [2] Ap. Ramusio, t. II, fol. 376 et suiv. — [3] Voir néanmoins les *Mémoires sur les Chinois*, t. II, pag. 501, 540, 571, 573, 577, 607, 668; t. III, pag. 135; t. V, pag. 42; t. VIII, pag. 185 et 267; t. IX, pag. 150, 151, 408 : mais ils sont relatifs à l'état moderne, et ne se réfèrent que d'une manière très-superficielle à l'état de choses antérieur au passage des Portugais par le Cap de Bonne-Espérance.

n'est qu'apparente. L'Europe ayant continué de recevoir et de consommer les marchandises chinoises dans une progression toujours croissante en raison de l'extension et des développemens du luxe, la masse des productions dut sans cesse augmenter; mais l'état de l'industrie et de l'agriculture ne changea point dans la Chine. Telles nous les montrent les voyageurs du XIII.ᵉ siècle, telles les ont trouvées au XVI.ᵉ ceux qui la visitèrent après la découverte d'un passage par le Cap de Bonne-Espérance. Quelques Européens étoient parvenus à y avoir accès [1], soit par la navigation de la mer des Indes, en traversant l'Égypte ou les provinces asiatiques voisines du golfe Persique, soit par les routes au nord et au midi de la mer Caspienne, déjà indiquées, page vj. On peut croire cependant que ces cas étoient rares, et du genre de celui qui conduisit Marc-Paul dans ce même empire.

Il est probable que pendant les XIV. et XV.ᵉ siècles la Chine avoit des rapports commerciaux avec le Japon et cette multitude d'îles qui sont disséminées dans l'Océan pacifique, telles que les Manilles, appelées depuis Philippines, les Moluques, les Célèbes, Bornéo, Java [2].

Quant au commerce de la Chine vers l'Océan méridional, il ne paroît pas moins certain que Malacca et Sumatra, désignée par Marc-Paul sous les noms divers de Java *minor* ou Lambry, et par Odéric de Portenau sous celui de Lamry, recevoient les commerçans chinois, dont les navires, en échange d'épiceries, d'aloës, et d'autres productions locales [3], apportoient des porcelaines, des étoffes de soie, de l'alun de roche, du musc, de la rhubarbe, et toutes sortes d'ouvrages de tabletterie [4]. Le thé ne figure point dans ces objets de commerce. Quelque ancien qu'ait pu en être l'usage dans la Chine, ainsi que je l'ai dit, t. II, page xxviij, rien ne nous apprend qu'il fût encore un objet d'exportation. Les Indiens et les Arabes n'ayant ni le goût ni le besoin de cette plante ne pensèrent pas probablement à la faire connoître à l'Europe, où l'usage du thé n'a été que très-récemment introduit.

Toutefois Malacca et Sumatra n'étoient pas toujours le dernier terme de la navigation chinoise vers l'Occident. Dès avant

[1] Wadding, *Annales minorum*, t. VII, page 63. — [2] Barthèma, fol. 183. — [3] Barthèma, fol. 182 *b*. Barbosa, ap. Ramusio, t. I.ᵉʳ, fol. 353, 354. — [4] Barbosa, fol. 352.

le x.e siècle, elle s'avançoit vers les ports de l'Inde, à Ceylan, et même dans le golfe Persique jusqu'à Bassora [1]. On voit qu'aux xiv.e et xv.e siècles les navigateurs chinois suivoient les mêmes erremens, et se rendoient jusque dans la mer Rouge [2] par le moyen de leurs jonques ou navires d'une portée considérable, dont quelques-unes pouvoient contenir jusqu'à mille personnes [3].

La Chine n'étoit pas le seul pays de cette partie orientale de l'Asie qui prît part au commerce maritime. Le Tonquin et la Cochinchine offroient une assez grande importance, sinon pour la navigation, du moins pour la production d'objets qui entroient dans le commerce [4]. On exportoit surtout de Cambodje et de Siam une prodigieuse quantité de bois de calembec ou aloës, dont l'odeur parfumée est si agréable aux Orientaux; et les échanges consistoient en esclaves, en épices et en étoffes de laine [5].

Presqu'île au delà du Gange.

Malacca et Sumatra étoient le centre principal des expéditions de la Chine et des îles qui l'avoisinent, ainsi que du continent situé entre cet empire et le golfe de Siam. Les Arabes, assez généralement désignés sous le nom de mahométans ou Maures, et quelquefois de *Choulias,* dans les relations des Européens qui parcoururent la mer des Indes après la découverte du passage par le Cap de Bonne-Espérance, y faisoient un commerce immense. Ces habiles et hardis navigateurs avoient multiplié leurs établissemens sur toutes les côtes, depuis l'Arabie jusque dans la Chine méridionale. Aux avantages d'une grande et ancienne expérience, d'une activité commerciale et d'une aptitude aux négociations les plus compliquées, bien supérieures à celles des peuples plus orientaux, ils en joignoient un autre inappréciable : les côtes du golfe Persique, presque toute l'Asie méridionale, les contrées qui bordent la mer Rouge, l'Égypte, c'est-à-dire, les pays alors les plus civilisés et les plus à portée de faire le commerce avec l'Europe, étoient habités par leurs coreligionnaires, qui leur servoient de correspondans, et facilitoient l'écoulement et la consommation des marchandises qu'ils ne cessoient de leur expédier de la mer des Indes.

Les Indiens prenoient aussi part à ce commerce; mais, soit

[1] Masoudi, *Notices des manuscrits*, t. I.er, page 12. *Anciennes relations,* publiées par Renaudot, pag. 9 et 14.— [2] Barbosa, fol. 354, 355.— [3] Ebn Batouta, page 172.— [4] Barbosa, fol. 372. — [5] Barbosa, fol. 351, 370, 371.

par l'effet de préjugés religieux, soit par le résultat d'une indolence naturelle, ils n'offroient pas une concurrence redoutable aux mahométans, ni même aux chrétiens moins nombreux, établis depuis un temps immémorial sur la côte de Coromandel et sur celle de Malabar [1].

Par l'effet de cette navigation des Chinois, des Indiens et des Arabes, Malacca et Sumatra, dont Achem étoit le port le plus fréquenté, réunissoient, indépendamment de ce que produisoient l'agriculture et l'industrie locales, toutes les marchandises de l'Europe, de l'Afrique, de l'Asie méridionale, et des diverses parties de l'Inde susceptibles d'être un objet d'échanges commerciaux [2]. Les navigateurs de ces parages avoient rédigé un corps de droit maritime qui a survécu aux grandes révolutions dont ces pays ont été le théâtre [3]. Au dire des premiers Européens qui y abordèrent, les richesses des commerçans de Malacca et de Sumatra étoient immenses. On y voyoit arriver sans cesse des navigateurs de tous les pays, non-seulement de l'Arabie, des côtes de l'Inde que baigne le golfe de Bengale, des deux rivages de la presqu'île en-deçà du Gange, ainsi que de Ceylan et des îles voisines; mais encore des Arméniens, des Turcomans, des Africains, des navigateurs de Quiloa, Monbaze, Mélinde, Magadoxo [4].

Les ports occidentaux de la presqu'île de Malacca facilitoient les moyens de faire quelque commerce dans les royaumes de Pégu et d'Ava, peu connus encore du temps de Marc-Paul, mais d'où l'on exportoit, aux XIV.e et XV.e siècles, une grande quantité de pierreries, et du musc, qui la plupart du temps étoit falsifié [5].

Inde centrale.

L'Inde joint immédiatement les pays que je viens de nommer. Elle forme l'immense territoire qui s'étend de l'orient à l'occident depuis le cent dixième degré jusqu'au delà du soixante-sixième degré de longitude, entre le Bramapouter et l'Indus, bornée au nord par le Népal, le Kaschemir, le Thibet, et au sud par la mer. La navigation qui avoit lieu sur les côtes de cette vaste contrée servoit à extraire de l'intérieur les productions agricoles et industrielles du pays, en même temps qu'elle y introduisoit

[1] Barbosa, fol. 330, 346, 367, 421. — [2] Barbosa, fol. 353 *a*. — [3] *Asiatic researches*, t. XII, page 129. — [4] Ebn Batouta, chap. XXII. — [5] Barbosa, fol. 350, 351.



les marchandises du dehors. Je serois donc naturellement amené à parler du commerce intérieur, dont l'activité devoit être proportionnée à celle du commerce extérieur. Malheureusement l'époque dont je m'occupe n'est pas plus riche en renseignemens sur cet objet que ne l'a été l'époque précédente. Quoique depuis le XI.e siècle les mahométans, et dans la suite les Mongols, y eussent fait des conquêtes considérables, l'état intérieur de ce pays n'en étoit pas mieux connu: les écrivains arabes[1] n'ont fait qu'ajouter un très-petit nombre de notions, sur le commerce des côtes, à celles que nous devions aux anciens. Les premières relations des Européens, après le passage par le Cap de Bonne-Espérance, ne nous ont pas fourni plus de lumières. C'est depuis un siècle seulement que l'intérieur de l'Inde a attiré l'attention d'une manière spéciale, et il s'en faut de beaucoup que les recherches des savans aient levé le voile qui ne cesse de couvrir depuis si longtemps cette belle partie de l'Asie. Tout ce qui paroît démontré, tout ce qu'on peut assurer sans crainte de se tromper, c'est que le mouvement commercial de l'intérieur de l'Inde devoit être immense, puisque ce pays et la Chine fournissoient presque exclusivement, au reste de l'Asie et aux deux autres parties du monde ce que nous avons l'habitude de désigner sous le nom de productions asiatiques.

On peut diviser le littoral que baigne la mer des Indes en deux régions principales: la première s'étend depuis l'embouchure du Bramapouter jusqu'au sommet oriental de la presqu'île en-deçà du Gange. Le territoire que borde au midi le golfe immense appelé mer du Bengale, formoit, comme on l'a vu, tome II, page xxx, un royaume du même nom, longtemps tributaire de la Chine, traversé par le Gange, et dont une grande partie fut ultérieurement conquise par Tamerlan et ses successeurs. Les productions les plus connues de ce pays étoient, comme au temps de Marc-Paul, les tissus de coton de toutes sortes de qualités, les épiceries, l'opium, le sucre, le riz, la soie, et les esclaves[2]. Ce pays étoit, du côté du nord, en relations avec le Thibet, sur lequel nous ne trouvons point à cette époque plus de détails que dans la précédente. Il est très-probable, du reste, que les communications de cette partie de l'Inde avec la Chine avoient

[1] Voir Ebn Batouta, chap. XVI et suiv. — [2] Barbosa, fol. 350 *a*.

lieu par les routes qui traversent le Thibet et se croisent à Tschu-Lumbo. On a vu qu'elles existoient dès la plus haute antiquité; les voyageurs modernes les ont constatées, et les annales chinoises nous apprennent qu'en 1415 un ambassadeur fut envoyé par l'empereur du Bengale à celui de la Chine, au sujet des intérêts commerciaux des deux pays [1]; mais nous n'avons pas d'autres détails à ce sujet; nous savons seulement que les navires expédiés du Bengale fréquentoient tout le littoral de l'Inde, de la presqu'île de Malacca, les ports de la Chine, et que les mahométans qui s'y livroient au commerce y étoient nombreux [2].

Le golfe du Bengale contient des îles, dont les plus connues sont Nicobar et Andaman. Nous ne connoissons sur le commerce qu'on pouvoit y faire rien de plus que ce qu'en a dit Marc-Paul.

A l'occident de cette partie de l'Inde, les Mongols, et dans la suite les shahs de Perse, avoient conquis un immense territoire, qui s'étendoit vers le midi jusqu'à la presqu'île de Guzarate, et quelquefois jusqu'au delà des monts Windhia. Ce territoire, dont le commerce intérieur n'est pas plus connu que celui de l'empire du Bengale, étoit évidemment traversé par des routes qui servoient à en exporter les produits, ainsi que ceux du Bengale, dans la Perse; il devoit aussi communiquer avec la Bactriane, et par là avec les pays plus septentrionaux, dont les marchandises arrivoient, comme au temps des Romains, aux ports de la presqu'île en-deçà du Gange. Presqu'île en-deçà du Gange.

Le royaume d'Orixa étoit voisin du Bengale, et formoit la partie supérieure de la côte orientale de la presqu'île en-deçà du Gange. Ce royaume fournissoit toujours, comme au temps de Marc-Paul, et sans doute en plus grande quantité, les diamans de Golconde. C'est là que commençoit la côte de Coromandel, dépendant d'un royaume connu successivement sous les noms de Bisnagor, Narsinga et Visapour, qui s'étendoit jusqu'à la côte occidentale, où il avoit aussi des ports [3]. Les notions fournies par les voyageurs, qui peuvent, avec la plus grande probabilité, se référer aux XIV.e et XV.e siècles, sont plus développées que celles que j'ai données, tome II, page xxxj, d'après Marc-Paul.

[1] Mailla, *Histoire de la Chine*, t. X, page 176. — [2] Barbosa, fol. 349 et suiv. De Guignes, *Histoire des Huns*, t. IV, page 186. — [3] Langlès, t. II, page xlix. Conti, fol. 375.



En descendant la côte orientale de cette presqu'île, on trouvoit Mazulipatnam, grand marché où les habitans de l'intérieur venoient en caravanes, Pélicate, Méliapour, Tanjour, Cael, &c. [1]. Le petit nombre des ports de la côte de Coromandel, leur peu de sûreté, et les bas-fonds du rivage qui forçoient à se servir de très-foibles embarcations, avoient été la cause de ce qu'un grand nombre de commerçans de ces contrées étoient allés former des établissemens sur la côte occidentale, bien mieux disposée pour le commerce. La partie extrême de la presqu'île, formant le cap appelé Comorin ou Cameri, étoit toujours célèbre par la pêche des perles qui se faisoit dans son voisinage.

L'île de Ceylan continuoit d'avoir dans cette partie de la mer des Indes les avantages dont Malacca et Sumatra jouissoient vers l'orient. Elle étoit un lieu de marché universel [2], où l'affluence des Africains, des Arabes, des Indiens, des Malais, des Chinois, formoit une nation distincte de la population indigène. Il s'y étoit formé une sorte de droit commun maritime, dont l'équité avoit fait disparoître toutes les nuances des préjugés qu'enfantent ordinairement les haines religieuses [3].

A partir du cap Comorin et en remontant la côte occidentale, on trouvoit un pays parsemé de villes et de bourgs commerçans, entremêlés de terrains que leur fertilité et les travaux agricoles couvroient de plantations et de moissons, dont les produits entroient dans le commerce. La population indigène étoit divisée en castes, dont les unes se livroient exclusivement à l'agriculture ou à l'industrie intérieure, tandis que les castes marchandes en facilitoient le débit; mais le commerce maritime étoit presque exclusivement entre les mains des mahométans, connus sous le nom de Maures, qui y avoient fondé une multitude de factoreries et de riches établissemens. Un gouverneur spécial de leur nation les protégeoit et leur rendoit la justice. Leur nombre, leurs richesses et leur influence dans ce pays étoient tels, qu'au dire des premiers Européens qui y ont abordé, et des écrivains orientaux d'une époque plus ancienne, les Maures sembloient être les maîtres du pays [4]. Les Indiens du Guzarate et de Coromandel y formoient aussi des colonies assez

[1] Odéric, page 97. Barbosa, fol. 348 *b*, 349 *a*.— [2] Edrissi, page 32. Ebn Batouta, chap. xx. Heeren, *De Tapobrane insulâ* &c. inter Comm. Soc. Gott. t. VII, page 26. — [3] Johnston, *Asiat. transact.* t. I.er, page 3. — [4] Alvarez, ap. Ramusio, t. I.er, fol. 37 *c*.



nombreuses, et se faisoient remarquer par une grande aptitude, une exacte probité et une extrême sagacité dans leurs spéculations propres ou dans le commerce par courtage dont ils étoient les intermédiaires; on n'en remarquoit pas moins parmi les chrétiens établis depuis longtemps dans ces parages [1].

Les rois du pays, satisfaits des produits immenses que rapportoient à leurs douanes l'entrée et la sortie des marchandises, voyoient avec indifférence leurs sujets abandonner tous les profits du commerce à des étrangers [2]. Une multitude de navigateurs de l'Égypte, de l'Arabie, de la Perse, venoit s'y approvisionner d'arec, de drogues médicinales, d'encens, de racines de chaya propres à donner au coton la couleur orange, de logre ou sucre de palmier et d'huile faite avec le fruit de cet arbre, de gingembre, de tamarin, de bois de sapan, de myrobolans, de laque, d'indigo, de piment, de poivre, de cannelle, de noix muscades, de camphre, de cannes à sucre, et de toutes sortes d'épiceries, de perles, de diamans, de pierreries de toute espèce, d'ivoire, de bois de sandal et de brésil, d'aloës, de benjoin, de sagou, de maïs, de porcelaines de la Chine, d'étaim, de soie écrue ou travaillée, de brocards d'or et d'argent, de tissus de cotons fins ou communs, et d'une multitude d'autres productions naturelles ou industrielles des parties intérieures de la presqu'île, et même des autres parties de l'Inde bien plus éloignées, que les navigateurs de Malacca, de Sumatra, de Ceylan, y apportoient [3]. On y trouvoit avec une abondance presque égale les productions de l'intérieur de l'Asie méridionale et de l'Europe, qui arrivoient sans doute par l'Égypte ou par les caravanes que la Syrie dirigeoit vers le golfe Persique [4]. Les principales étoient les vins de Candie, les étoffes de soie d'Italie, les ras, les velours, les camelots communs, les draps, les tapis, les brocards, le vif-argent, le cinabre, l'essence de rose, l'encens, le soufre, le vermillon, le cuivre, le safran, et un grand nombre de productions de l'industrie des Européens, que ceux-ci échangeoient contre des marchandises asiatiques dans les grands marchés de Syrie et d'Égypte, et qu'ensuite les négocians de ces contrées apportoient dans l'Inde [5]. A l'arrivée

[1] Barthèma, fol. 177 *b*. Barbosa, fol. 344 *a*.— [2] Vasco de Gama, ap. Ramusio, fol. 130 *d*. — [3] Barthèma, fol. 105 *c*. Barbosa, fol. 363. — [4] Vasco de Gama, fol. 131 *b*. — [5] Barbosa, fol. 339, 345.

des Portugais, les monnoies européennes y étoient très-abondantes; mais on y voyoit en plus grande quantité encore celles de l'Égypte [1]. La relation des ambassadeurs envoyés dans l'Inde par le roi de Perse en 1412 [2]; celle de Joseph Barbaro, envoyé en 1471 par la république de Venise auprès du souverain de Perse, et qui visita la presqu'île en-deçà du Gange [3]; celle de Conti [4], qui y voyagea avant la découverte du passage par le Cap de Bonne-Espérance, et les récits des Arabes qui appartiennent aux XIV.e et XV.e siècles [5], démontrent que les Portugais n'ont rien constaté qui ne fût plus ancien. Il résulte des témoignages de ces voyageurs, dont il seroit trop long de faire des extraits, que la marine de toutes les côtes de la presqu'île étoit extrêmement imparfaite : la plupart des navires consistoient en des barques ou bateaux dirigés avec une voile de coton, et construits sans fer. En général, les expéditions n'avoient pour but que le cabotage des côtes occidentales et orientales de la presqu'île, des Maldives, de Ceylan. Quelques navigateurs plus hardis s'avançoient cependant jusqu'à Cambaye, la Perse et l'Arabie du côté de l'Occident; et à l'Orient, jusqu'aux ports du Bengale, de Sumatra et de Malacca. Ils faisoient deux voyages par an, mais le plus souvent un seul, qu'ils commençoient à la fin d'avril, et leurs navires restoient oisifs cinq à six mois, en attendant la saison favorable [6]. Les pirates, dont l'ancienne existence est attestée par des écrivains de l'époque romaine, et qui n'ont pas jusqu'à nos jours cessé d'inquiéter le commerce dans ces parages, causoient des dommages immenses à cette navigation. Un des moyens qu'on avoit trouvés pour échapper à leur rapacité étoit de se placer sous la protection des bramines, qui jouissoient dans le pays d'une grande considération, ou d'avoir des garnisons d'Arabes sur les navires [7].

La partie la plus méridionale de cette côte, portant le nom de côte de Malabar, étoit divisée en un grand nombre de petites principautés, dont les plus connues étoient Calicoulan, Coulan, Porca, Cochin, Cranganor, Travancor, Tanor [8], que leur position mettoit à même de commercer avec la Perse, l'Ara-

[1] Vasco de Gama, fol. 130 *d.* — [2] Langlès, *Collection de voyages,* t. II. — [3] Ap. Ramusio, t. I.er, fol. 194 *b.* — [4] Conti, fol. 374 *d,* 375. — [5] Ebn-Batouta, chap. XVII et XVIII. — [6] Barthèma, fol. 175. Vasco de Gama, fol. 131 *a.* — [7] M. Polo, lib. III, cap. XXII. — [8] Marignola, ap. Dobner, *Monum. hist. Bohem.*, t. II, page 113. Barbosa, fol. 328 et suiv.



bie et Ceylan. A l'arrivée des Portugais, une des villes les plus commerçantes de cette côte étoit Calicut. Cette ville, qu'Aboulfeda nomme Kelch et qu'au XVI.e siècle Hhadjy-Khalfa appelle Simila[1], étoit en quelque sorte le centre du commerce méridional de l'Asie. Son port étoit peu sûr; mais la police la plus exacte garantissoit les personnes et les marchandises : les lois y étoient plus humaines que dans les pays voisins, où tout navire forcé par la tempête à relâcher dans un port autre que celui de sa destination étoit confisqué. Les navigateurs étoient au contraire bien reçus à Calicut, de quelque pays qu'ils vinssent, et partoient quand ils vouloient; aussi en voyoit-on arriver avec affluence de l'Orient et de l'Occident. Le petit état de Cananor se livroit au même commerce que Calicut, et, comme tous les ports voisins, étoit en rivalité avec cette ville[2].

C'étoit là que finissoit la côte de Malabar et que commençoit celle de Canara, presque entièrement dans la dépendance de l'état de Bisnagor ou Narsinga[3]. Ce royaume, qui aux XIV.e et XV.e siècles avoit été très-florissant, qui même avoit résisté à l'invasion des Mongols, s'étendoit sur les deux côtes de la presqu'île. La capitale, Bisnagor, bâtie en 1344, étoit très-commerçante, surtout en objets de luxe, tels que perles, diamans, rubis, émeraudes[4]. Mangalor étoit un des ports principaux : une route terrestre, de trois cents lieues environ, dirigée sur la capitale, servoit à exporter les productions de l'intérieur. On y trouvoit aussi les ports de Baccalor, Buttigala et Onor[5]. Près de là étoient les monts Gates, célèbres dès les temps anciens par les onyx qu'on en tiroit.

A la suite de la côte de Canara commençoit celle du Décan, que les établissemens des Portugais ont rendue si célèbre dans la suite. Le pays produisoit abondamment des grains et des fruits. Goa, Tannah, Benda, Daboul et Chaoul, en étoient les ports les plus fréquentés[6]. Les marchandises de l'intérieur y arrivoient par des caravanes. Indépendamment de leurs rapports habituels avec la côte de Malabar, ces ports recevoient beaucoup de navires de Malacca, et ces deux points étoient dans une correspondance habituelle. Le commerce, partagé entre

[1] Langlès, t. II, pag. xcij et xciij. — [2] Barbosa, fol. 344 *d*, 345 *a*. — [3] *Voyage de la Perse dans l'Inde*, ap. Langlès, t. II, page 41. — [4] Barthèma, fol. 172 *c*. Barbosa, fol. 329 *b*, 333 *a*. — [5] Barbosa, fol. 332 *b*. — [6] Barbosa, fol. 331.

e..

les Maures et les Hindous, avoit une aussi grande activité qu'à Calicut. Les marchandises européennes s'y trouvoient de même en abondance; on y amenoit de l'Arabie, entre autres objets, des chevaux extrêmement recherchés par les souverains et les riches, qu'on échangeoit contre des étoffes de coton, du sucre, de la cire, des noix de coco, des drogues médicinales, des toiles peintes, fabriquées dans le Décan, et des étoffes connues sous le nom de Beirams, qu'on portoit en Perse et en Arabie [1].

La côte du Décan touchoit à la presqu'île de Guzarate, et en étoit séparée par la baie de Cambaye. Tous les ports qui se succédoient sans interruption, dans ces parages, étoient autant de marchés où les Maures faisoient le principal commerce. Les Guzarates passoient pour les plus habiles des Indiens dans le commerce. Ils avoient pour leur compte une grande quantité de navires d'une forte capacité et parfaitement manœuvrés. La plupart se livroient au cabotage; plusieurs alloient jusqu'à Aden, et entretenoient des facteurs dans le Décan, à Goa, à Calicut, à Malacca. On portoit à environ cinq mille le nombre de ceux qui se livroient à ce trafic [2]. La ville de Cambaye étoit célèbre par ses manufactures. Un Européen qui la visita vers la fin du xve siècle la compare à une des cités les plus commerçantes de la Flandre [3]. On y fabriquoit une grande quantité d'étoffes de coton, de soie, de velours; l'habileté des joailliers à monter les pierres précieuses étoit renommée; on recherchoit partout les ouvrages d'ivoire et de marqueterie faits à Cambaye. Le territoire environnant étoit fertile, et les habitans, enrichis par l'industrie et le commerce, ne se refusoient aucune des jouissances du luxe. Son port étoit fréquenté par les navires des deux côtes de la presqu'île en-deçà du Gange, et même par ceux des îles et des côtes plus éloignées. On y voyoit, de même qu'à Calicut, des commerçans de toutes les contrées de l'Inde, et même des côtes plus éloignées, de l'Égypte, de la Syrie [4]. Amadabalt, capitale de l'état de Guzarate, peu distante de Cambaye, et placée sur une petite rivière qui se perd dans l'Indus, près de ses murs, faisoit au nord de la presqu'île, et sur le golfe de l'Indus, un commerce non moins considérable. Les anciens voyageurs attestent qu'on y trouvoit des commerçans et des

[1] Barthèma, fol. 170 *d*. — [2] Barthèma, fol. 171 *b*. Barbosa, fol. 329 *c*, 330 *b*, 331 *c*. — [3] Barbosa, fol. 330 *a*. — [4] Edrissi, page 60. Barbosa, fol. 328 *c*.

marchandises de toutes les contrées de l'Asie [1]. On y fabriquoit une prodigieuse quantité d'étoffes de coton et de soie, pour lesquelles on employoit des soies de la Chine, de la Perse et du Bengale, plus fines et moins chères que celles du pays, ainsi que des brocards d'or et d'argent, mais souvent mêlés de clinquant.

L'Indus, qui avoit ses embouchures de ce côté, devoit être un puissant moyen pour fournir aux commerçans les productions de l'intérieur et pour y introduire celles des pays étrangers.

Diu étoit le point le plus commercial de la presqu'île de Guzarate, et le principal entrepôt des Maures qui y attiroient les marchandises de la Chine, de Malacca, du Bengale, de la côte de Coromandel, de Ceylan, du Malabar, pour les répandre dans l'Arabie, la Perse, l'Égypte et la Syrie : on y trouvoit un grand nombre de commerçans d'Ormuz, d'Aden et du Caire; aussi l'importance de ce port frappa-t-elle les Portugais au moment de leur arrivée.

Les îles Maldives étoient à la portée de cette côte; occupées depuis longtemps par les Arabes, elles offroient des lieux de rafraîchissement plutôt que des échelles de commerce [2].

Les derniers ports de l'Inde me conduisent à parler de la navigation et du commerce sur les côtes méridionales de la Perse et dans le golfe Persique. La partie de ces contrées la plus voisine de l'Inde étoit de toute ancienneté, une région sauvage, avec laquelle il n'existoit pas de commerce maritime, tant par la stérilité du territoire et le défaut de civilisation des habitans, que par le manque de ports et de lieux de station pour les navires. Golfe Persique.

A l'opposé de cette côte inhospitalière, et avant de pénétrer dans le détroit d'Ormuz, qui servoit d'entrée au golfe Persique, on relâchoit à Mascate; de là on se rendoit à l'île d'Ormuz. Quoique dépourvue d'eau et de végétation, et n'ayant d'autre production que le sel, cette île étoit le siége d'une ville opulente, centre du plus grand commerce. Les marchands y venoient de l'Afrique, et principalement de l'Égypte, de la Syrie, de l'Arménie, de l'Asie mineure, de l'Irack-Arabi, de l'Irack-Adjami, de l'Azerbidjan [3]. Des caravanes y apportoient du

[1] Tavernier, *Voyage des Indes*, liv. I, chap. V. — [2] Barbosa, fol. 329 *c*. — [3] Ebn Batouta, chap. XIX. San-Stephano, fol. 382 *c*.



Mawaralnahar, du Turkestan, de la Bouckharie, du pays de Caboul, du Thibet, du Kaschemir, des déserts de la Tartarie des Calmouks, du nord de la Chine et de tout l'Orient, la soie, la rhubarbe, le musc, les châles, &c. On y recevoit de Schiras et des autres villes manufacturières de la Perse des armes, des étoffes, des tapis, de l'alun de roche, des turquoises, &c. Les ouvriers y excelloient dans l'art de percer les perles, que le golfe Persique produit en abondance [1]. La navigation y amenoit aussi les marchands de la Chine, de Malacca, de Tanaserim, du Bengale, de Ceylan, du Malabar, de Cambaye, de Guzarate, des Maldives, de l'Abyssinie, du Zanguebar, de Socotora, de l'Arabie, notamment d'Aden et de Jedda [2]. La différence des religions n'apportoit aucun obstacle ni à l'exacte et impartiale distribution de la justice, ni aux relations du commerce, qui se faisoit par échanges ou avec de l'argent [3]. L'excès du luxe et la corruption des habitans excitèrent l'indignation des premiers Européens qui ont visité cette ville [4].

Réciproquement les navigateurs d'Ormuz et de tous les ports du golfe Persique fréquentoient les ports indiens, où ils transportoient les mêmes espèces de marchandises, et surtout les chevaux de Perse et d'Arabie. Par le résultat de ce commerce tout ce qui étoit produit dans l'Orient depuis la Chine jusqu'à la partie la plus occidentale de l'Inde abondoit à Ormuz.

Du port de cette ville les marchandises étoient expédiées pour Bassora et remontoient le Tigre et l'Euphrate [5] jusqu'à la Syrie et au Diarbekir. On a vu plus haut comment Ormuz communiquoit avec Tauris par des voies terrestres.

Le golfe Persique, par lequel se faisoit la navigation qui conduisoit ainsi une grande partie des marchandises de l'Inde et de la Chine jusqu'à l'embouchure de l'Euphrate, contenoit plusieurs îles qui, ainsi qu'on l'a vu, tome II, page xxj, avoient été des points de relâche du commerce oriental avant qu'Ormuz en fût devenue le centre. Mais celle de Baharein conservoit une grande importance, à cause de la pêche des perles qui, sans être aussi blanches que celles de Ceylan, étoient plus grosses et non moins recherchées dans le commerce [6].

Les détails dans lesquels je vien sd'entrer apprennent suffi-

[1] Clavijo, page 115.— [2] Clavijo, page 114.— [3] Langlès, t. II, pag. 29. Schildberger, page 93. — [4] Barbosa, fol. 326 *c*.— [5] Barbosa, f. 325 *d*, 326 *a*.— [6] Barthèma, f. 169 *d*. Barbosa, f. 169 *d*.

samment combien devoit être actif le commerce entre l'Inde et l'Arabie.

Commerce de l'Arabie.

Aden, placée dans une situation qui la mettoit en relations faciles avec Ormuz et la côte occidentale de la presqu'île en-deçà du Gange, recevoit une quantité considérable de marchandises de l'Inde. Ebn-el-Ouardi, qui écrivoit au commencement du XIV.[e] siècle, atteste que les navires de la Chine, de Malacca et de l'Inde y abordoient chargés de productions orientales [1].

Le souverain tiroit un revenu considérable du droit de douanes. Aden n'étoit pas moins favorablement située pour exporter les productions de l'Arabie Heureuse. On y exerçoit une industrie spéciale qui consistoit dans la préparation de l'*amphiam* dont les Orientaux faisoient une grande consommation, et qui étoit connu en Europe sous le nom d'opium thébaïque [2].

La population, composée d'Arabes, d'Indiens et de quelques Africains, étoit tout entière livrée au commerce. La haine des musulmans contre les chrétiens en avoit longtemps exclu ces derniers; elle céda sans doute devant l'intérêt, et au XV.[e] siècle on voyoit à Aden un grand nombre de marchands italiens, qui arrivoient dans l'Inde par l'Égypte et la Perse avant la découverte du Cap de Bonne-Espérance [3]. Leurs récits rendent hommage à la tolérance et à l'équité du gouvernement d'Aden [4].

Une partie des marchandises apportées à Aden étoit conduite à travers les déserts de l'Arabie, par des caravanes, à la Mecque. Une autre passoit le détroit de Bab-el-Mandeb pour être conduite à Jedda, nommée par les Européens Zidda ou Zidden, port de la mer Rouge peu distant de la Mecque. En 1326, le soudan d'Égypte, maître de ce port, porta un coup sensible au commerce d'Aden; il doubla les droits sur les navires qui arrivoient à Jedda après avoir touché la côte de l'Yemen, et força ainsi les navigateurs à venir directement sans relâcher à Aden [5]. Cette ville conserva néanmoins une assez grande importance à cause de ses relations avec Ormuz et le golfe Persique, et de ses communications terrestres avec la Mecque.

Par la nouvelle direction que l'intérêt des navigateurs venant

[1] Ebn-el-Ouardi, *Notices des manuscrits*, t. II, page 43. — [2] Corsali, fol. 205 *d.* Barbosa, fol. 324 *a.* — [3] Vasco de Gama, fol. 131 *b.* — [4] San-Stephano, fol. 381 *c.* — [5] Macrisi, cité par M. Ét. Quatremère, *Mémoires sur l'Égypte*, t. II, page 291.



de l'Inde les força de prendre, l'île de Socotora devint un point de relâche très-fréquenté. Presque stérile, elle fournissoit au commerce la gomme connue sous le nom de *sang de dragon,* et une espèce particulière d'aloës, appelée par ce motif *socotorin* [1]. Un grand nombre de navires expédiés des deux presqu'îles de l'Inde, de Malacca, de Sumatra, de Ceylan, et de toutes les côtes qui en dépendent, étoient dirigés vers le cap Guardafui, situé à l'extrémité de la côte d'Afrique, à l'entrée du détroit de Bab-el-Mandeb [2], comme une sorte de signal pour les navigateurs qui se disposoient à passer dans la mer Rouge.

Jedda devint alors un entrepôt considérable, tant à cause des pèlerins qui se rendoient à la Mecque, que par la nécessité où l'on étoit d'y débarquer les marchandises, pour envoyer par la voie de terre celles qui étoient destinées à la Mecque, et pour charger sur de plus petits navires celles qui devoient arriver en Égypte. Nonobstant les difficultés de la navigation, qui obligeoient de ne tenir la mer que le jour [3], on y voyoit arriver des navires de toutes les parties de l'Afrique et de l'Asie, et même de la Chine [4]. Le produit de la douane étoit immense; il paroît cependant que le soudan ne s'en contentoit pas : des droits de toute espèce, tels que ceux d'inspection, d'emmagasinage, frappoient le commerce, et ce prince s'étoit même attribué le monopole du cuivre, du corail et d'autres objets apportés d'Europe, qu'il forçoit les marchands d'Asie à recevoir en échange [5].

Une partie des marchandises qui arrivoient dans l'Arabie par le port d'Aden et dans la suite par le port de Jedda étoit consommée dans ce pays, ou plutôt à la Mecque que les pèlerinages mahométans rendoient le centre d'un commerce immense; mais une quantité non moins considérable étoit expédiée par les voies de terre, soit pour la Syrie, soit pour l'Égypte [6]. Chaque année il partoit de la Mecque pour Damas une caravane composée de trente-cinq mille chameaux et de quarante mille personnes escortée par des mamelucks. De la Mecque elle se rendoit à Médine, de Médine à la montagne des Juifs, de là à l'emplacement où furent jadis les villes de Sodome et de Gomorre [7],

[1] Barbosa, fol. 324 *c.* Corsali, fol. 199 *d.* — [2] Barbosa, 322 *b.* — [3] Barthèma, fol. 166 *a.* — [4] Barthèma, fol. 164 *b.* — [5] M. Ét. Quatremère, *Mémoires,* t. II, page 292. — [6] La Broquière, page 502. — [7] Barthèma, fol. 162 *d.*

ensuite à Mézaribé par le grand désert, et de Mézaribé à Damas. La durée du voyage étoit de quarante jours et de quarante nuits.

Dans ces déserts de sable, où il n'y avoit aucune route tracée, les caravanes étoient guidées par un pilote, qui faisoit usage de la boussole ou se dirigeoit par le cours des étoiles [1]. Quelquefois le vent du nord, soulevant des monceaux de sable, engloutissoit des milliers d'hommes et d'animaux; plus souvent on étoit pillé ou rançonné par les Arabes [2]. L'importance du commerce qui se faisoit par cette voie étoit si grande, qu'un soudan d'Égypte, pour accroître les bénéfices du monopole qu'il s'étoit attribué, conçut l'idée d'interdire le départ des caravanes pour la Syrie, et de faire diriger tous les convois sur l'Égypte, qui seule alors auroit fourni à l'univers les marchandises asiatiques [3].

Deux voies servoient à conduire ces marchandises de l'Arabie dans l'Égypte : 1.° la caravane qui, partant de la Mecque pour le Caire, étoit composée quelquefois de plus de soixante mille chameaux, escortés par cent mamelucks [4]; 2.° la navigation, qui de Jedda alloit à Tor, petit port de l'Arabie Pétrée, situé à cinq lieues de Suez, d'où l'on transportoit, non sans danger d'être pillé par les Arabes, les marchandises au Nil : on suivoit plus habituellement une route qui alloit à Suez et de Suez au Caire; les expéditions descendoient à Alexandrie par un canal de deux milles de longueur [5].

Commerce de l'Afrique.

Je suis amené naturellement à parler du commerce de l'Afrique, et pour en rendre l'exposé plus facile à saisir, je présenterai successivement ce qui concerne la partie orientale de ce pays, la partie septentrionale et la partie occidentale, en y rattachant les notions qui nous sont parvenues sur le commerce avec les pays du centre de cet immense continent.

On ne sauroit assurer, d'une manière bien positive, si les Arabes qui étoient, depuis un temps immémorial, en possession du commerce de la mer des Indes, du golfe Persique et de la mer Rouge, ont poussé leurs excursions au delà du cap de Bonne-Espérance pendant les XIVe et XVe siècles. Mais on ne peut douter

[1] Pachymère, *De rebus Turcicis*, lib. III. — [2] Barthèma, fol. 162. — [3] Macrisi, cité par M. Ét. Quatremère, t. II, page 288. — [4] Barthèma, fol. 164 *a*. — [5] Barbosa, fol. 323, 359.



de la continuation de leurs relations avec les côtes orientales de l'Afrique.

Côte orientale d'Afrique.

Nous savons, par les récits des premiers navigateurs portugais, que les Arabes avoient de nombreux comptoirs sur cette côte et dans les îles adjacentes. Ils abordoient aux îles qu'on appeloit alors Uciques, et qui probablement sont les Comores, situées entre l'Afrique et Madagascar. C'étoit principalement pour s'y procurer de l'ambre d'une très-bonne qualité, et des perles qui en avoient beaucoup moins que celles de Ceylan et du golfe Persique, par la maladresse des habitans à les percer [1]. Sofala, connue dans les temps les plus anciens par la richesse de ses mines d'or, étoit un des points les plus fréquentés. Outre l'or et l'ivoire du cheval marin, qui surpassoit en qualité celui des éléphans, on en tiroit des toiles de coton très-fines, mais auxquelles les indigènes ne savoient pas donner la teinture. Ces objets étoient échangés pour des étoffes de soie et de coton peintes, fabriquées à Quiloa et à Mosambique, et beaucoup de marchandises de Cambaye. Les Arabes y recevoient aussi des paiemens en or, et ce commerce leur faisoit gagner cent pour cent [2].

Ces relations servoient à introduire quelques marchandises dans des contrées de l'intérieur, dont les habitans étoient principalement occupés à la guerre : quelques-uns néanmoins se livroient au commerce, principalement pour apporter à Sofala, par le moyen du fleuve Suabo, de l'or, qu'ils échangeoient contre des marchandises de Cambaye. Le même commerce se faisoit à Angoxa, à Mosambique, à Quiloa, à Monbaze et à Mélinde [3].

La côte de Zanguebar, les îles de Madagascar, de Munsia, Penda, Zanzibar, et toutes celles qui avoisinent cette côte, n'étoient pas moins connues des Arabes, ainsi que la côte d'Ajan, jusqu'au cap Guardafui. Les ports principaux étoient Brava et Magadoxo [4]; ils y échangeoient avec les mêmes avantages des marchandises apportées de Cambaye, contre les productions du pays, et surtout l'ivoire, qui y étoit très-abondant et d'une excellente qualité [5]. Dans le royaume d'Adel, la ville de Zeila étoit le siége d'un grand commerce d'or, de dents d'éléphans et d'esclaves [6].

[1] Barbosa, fol. 320.— [2] Barbosa, fol. 320.— [3] Bakoui, *Notices des manuscr.* t. II, page 401. Barbosa, fol. 321. — [4] Barbosa, fol. 322. — [5] Bakoui, *Notices des manuscr.* t. II, page 395. — [6] Barthèma, fol. 169 *b*.



L'Abyssinie, que les voyageurs des XV.e et XVI.e siècles appellent état du prêtre Jean, avoit quelques ports, entre autres celui d'Axum, qui servoit, comme autrefois, à l'introduction des marchandises de l'Inde; tous les commerçans de ces parages le fréquentoient [1]. Pendant longtemps le commerce entre la Nubie, l'Arabie et l'Inde fut très-actif, au moyen du port d'Aidab et de l'île de Suaquem. Dans cet état de choses, les marchandises arrivées aux côtes de l'Abyssinie et de la Nubie étoient en partie dirigées, par les voies terrestres, vers l'Égypte, et en partie conduites, par mer, à Koss, d'où on les embarquoit sur le Nil [2]. Mais les fréquentes révolutions dont l'Égypte étoit le théâtre ayant fini par ôter toute sûreté à la route du désert, le port de Suaquem cessa d'être fréquenté.

L'Égypte étoit le lieu où se dirigeoient en plus grande quantité les marchandises de l'Inde et de l'Arabie; et, comme aux époques précédentes, elle étoit le principal entrepôt d'où ces marchandises se répandoient en Europe. Égypte.

Ce n'est que par les conventions et les traités des villes commerçantes d'Italie, de France et d'Espagne avec les soudans, par les priviléges et les sauvegardes qu'elles en obtenoient, qu'on peut avoir quelques notions sur les opérations multipliées et souvent très-compliquées de ce commerce. Ces documens sont nombreux. Chaque état en sollicitoit, et les révolutions fréquentes du gouvernement mettoient dans la nécessité de les renouveler. J'indiquerai ceux de ces traités qui sont les plus connus, dans l'exposé du commerce particulier de chacun des états dont les habitans négocioient en Égypte. Il suffit de rappeler que, sous le rapport commercial, l'intérêt des soudans imposoit silence aux préjugés religieux à un point tel que les chevaliers de Rhodes, sans cesse en guerre avec eux, et institués précisément pour être les ennemis du mahométisme, firent, comme on l'a vu page xx, des traités de commerce avec l'Égypte.

Mais quelque considérable que fût ce commerce, il n'en résultoit ni richesses pour le pays, ni extension ou encouragemens pour l'industrie locale.

Le gouvernement, qui comptoit les habitans pour rien, ne

[1] Barbosa, fol. 322 *b*. — [2] Macrisi, cité par M. Ét. Quatremère, *Mémoires sur l'Égypte*, t. II, page 162. Léon Africain, ap. Ramusio, t. I.er, fol. 96 *a*.



mettoit aucun intérêt à favoriser les productions locales, de manière à échapper à la dépendance étrangère; il exerçoit le monopole de tout ce qui venoit de l'Orient; il percevoit des droits énormes sur ce qu'on apportoit d'Europe, et peu lui importoit le reste, pourvu que ses richesses fussent immenses [1].

Cette funeste politique avoit anéanti presque en entier les restes de l'ancienne industrie égyptienne. A peine quelques manufactures subsistoient encore au temps de Léon l'Africain. L'agriculture produisoit du lin et quelques autres objets d'échange; mais tout cela étoit loin de satisfaire aux consommations du pays. L'Europe fournissoit à l'Égypte presque tout ce dont elle avoit besoin, notamment du fer, des bois de toute espèce, des ustensiles divers travaillés avec le bois, de l'étain, du plomb, du cuivre, du vif-argent, la verroterie de Venise, des étoffes tissues ou mêlées de soie, des draps et divers autres tissus légers fabriqués avec la laine ou le poil de chameau, de la cire, du safran, du savon, des fruits secs [2]. Il paroît que le goût des femmes égyptiennes pour les modes européennes étoit porté à une sorte de fureur [3].

Alexandrie, Rosette, Damiette sur la Méditerranée, Suez sur la mer Rouge, étoient les ports principaux de l'Égypte; mais Alexandrie étoit celui où se consommoient presque exclusivement les opérations commerciales des Européens [4]. Un canal de communication avec le Nil y apportoit les marchandises asiatiques venant par la mer Rouge et assuroit les relations avec le Caire. Mais elle ne cessa pendant les XIV.e et XV.e siècles de déchoir de son ancienne prospérité. Le quartier voisin de la porte septentrionale, qui ouvroit sur le port, étoit le seul où l'on remarquât quelque activité, parce que c'étoit là que les chrétiens avoient leurs établissemens ou *fondes*. Ils y étoient assujettis aux mesures les plus humiliantes; on les renfermoit chaque soir dans leurs maisons, et la porte ne leur en étoit ouverte que le lendemain matin. Le prétexte de cette mesure étoit la crainte qu'ils ne profitassent de la nuit pour s'emparer du gouvernement [5].

Ce motif, si c'est le véritable, feroit présumer que leur nombre

[1] Macrisi, cité par M. Ét. Quatremère, *Mémoires sur l'Égypte*, t. II, pag. 316, 342 et 448. — [2] Sanuto, *Secreta fidelium*, lib. I, part. I, cap. IV. Uzzano, cap. XVI. — [3] M. de Sacy, *Chrestomathie arabe*, t. II, page 336. — [4] Pegolotti, pag. 59 et suiv. Uzzano, chap. XVI. — [5] Schildberger, page 126.



et leurs richesses étoient considérables; mais on a vu, page xxv, qu'il en étoit de même dans d'autres états mahométans.

Les mesures prises pour assurer la perception des droits n'étoient pas moins sévères. Aussitôt qu'un navire étoit arrivé, les préposés de la douane venoient en enlever la voile et le gouvernail, afin d'être sûrs qu'il ne partiroit pas sans la permission du soudan [1]. Il paroît, au reste, que cette précaution, justifiée peut-être par la mauvaise foi de quelques commerçans, étoit générale dans tous les pays musulmans, puisqu'un traité de 1323 entre le roi de Tunis et celui d'Aragon en affranchissoit les sujets de ce dernier. Tous les noms des passagers étoient inscrits sur un livre, et, indépendamment de cette précaution, ils étoient consignés sous la garde du consul de leur nation.

On a la preuve, au surplus, que le désir du gain faisoit aisément supporter ces avanies par les Européens, et que toutes les nations commerçantes affluoient à Alexandrie [2].

La ville du Caire étoit aussi le siége d'un grand commerce intérieur [3]. Le Caire étant situé à quelque distance du Nil, Boulak lui servoit de port, et voyoit aborder sans cesse un nombre considérable de navires, dont quelques-uns d'une portée de quatre cents tonneaux [4].

Les productions de chaque pays étoient exposées en vente au Caire dans des magasins et des bazars particuliers. Les uns contenoient les toiles fines de Bagdad et de Mossul; d'autres les taffetas, les brocards, les velours, les draps de laine, les camelots fabriqués en Europe; les marchandises de la Perse et de l'Inde; les épiceries, le sucre, les parfums, les papiers, les divers ouvrages d'industrie : un grand nombre de joailliers étaloient dans leurs boutiques des bijoux, des pierreries, des perles de la plus grande richesse [5]. Un voyageur européen du XIV.e siècle y remarqua que beaucoup de femmes se livroient au commerce; il se plaît à décrire la grande population et le luxe de cette capitale de l'Égypte [6].

Tous les ans, pendant les mois d'avril, mai et juin, il arrivoit au Caire un grand nombre de caravanes de l'intérieur de l'Afrique [7]. J'essayerai d'indiquer, en parlant du commerce intérieur, les voies que suivoient ces caravanes. Elles apportoient

[1] Frescobaldi, page 75. — [2] Léon, fol. 88 *d*. — [3] Frescobaldi, page 93. — [4] Léon, fol. 91 *c*. — [5] Léon, fol. 90. — [6] Frescobaldi, page 98. — [7] Barros, *Asia*, dec. I, lib. III, cap. III et VIII.



une quantité considérable de gommes, de dents d'éléphans, de tamarins, de perroquets, de plumes d'autruche, de poudre d'or, d'esclaves noirs. En retour, elles emportoient dans leur pays des perles fausses, du corail, de l'ambre, de la verroterie, des sabres, des toiles, et diverses sortes d'habillemens, presque tout de production européenne.

La grande caravane destinée pour le pèlerinage des villes saintes d'Arabie, et réellement beaucoup plus pour le commerce, partoit du Caire [1]. Un mois avant le départ, il se tenoit dans cette ville une foire qui attiroit les commerçans de tous lieux, et dans laquelle ceux qui formoient les caravanes venues de l'ouest vendoient et échangeoient leurs marchandises afin de se procurer ce qui leur paroissoit nécessaire pour le trafic de la Mecque. Au retour de la caravane, une nouvelle foire servoit encore à de nouveaux échanges, et par ce moyen le commerce le plus actif se trouvoit lié entre l'Arabie et les parties les plus reculées de l'Afrique, par l'intermédiaire de l'Égypte.

Une caravane non moins importante partoit du Caire, et, se dirigeant vers Chanca et le mont Sinaï, conduisoit dans la Syrie [2].

Nonobstant les défiances dont j'ai parlé plus haut, quelques Européens traversoient l'Égypte, soit pour se rendre dans la Terre Sainte, comme le firent Boldensleve en 1336 [3], Frescobaldi et ses compagnons en 1384 [4], Schildberger en 1400, Delannoy et Ascolin en 1422 [5], La Broquière en 1432; soit pour aller dans l'Inde, comme le firent, vers la fin du xv.e siècle, Pierre Colvilham et Alphonse de Peira, partis du Caire avec des commerçans de Fez et de Tremecen pour se rendre à Aden, et San-Stephano qui, par la même voie, se rendit dans l'Inde.

On ne peut douter que l'Égypte n'ait continué d'avoir des rapports commerciaux assez suivis avec la Nubie et l'Abyssinie. Quoique la navigation de la mer Rouge fût un moyen plus économique de transporter dans l'Égypte les marchandises de l'Arabie, de l'Inde et de la Chine, les historiens arabes attestent que les voies terrestres n'étoient pas entièrement abandonnées [6]; d'ailleurs la Nubie et l'Abyssinie produisoient aussi des objets que les voies de terre pouvoient seules faire arriver en Égypte.

[1] Barthèma, fol. 165 *b*. — [2] Léon, fol. 95 *a*. — [3] Ap. Canisium, *Lecturæ antiquæ*, t. IV, page 131. — [4] Sigoli, publié par M. Poggi en 1830. — [5] *Archeologia of London*, t. XXI. — [6] Macrisi, cité par M. Ét. Quatremère, t. II, page 267.

Les soudans mettoient une grande importance au commerce indien qui étoit pour eux une si abondante source de richesses [1]. On trouve dans les historiens arabes la preuve de plusieurs négociations entr'eux et les souverains de l'Inde [2].

Les récits des premiers navigateurs qui doublèrent le Cap de Bonne-Espérance attestent les efforts inouïs et multipliés que les Maures, en possession du commerce avec l'Inde, firent, de concert avec les soudans, pour en exclure les Portugais et anéantir leurs établissemens; efforts auxquels Venise ne fut point étrangère, parce que l'ouverture d'une communication entre l'Océan et la mer des Indes portoit un coup fatal à son commerce. On connoît aussi les mesures que les Portugais, une fois que les conquêtes d'Albukerque leur eurent assuré une grande prépondérance, prirent, de leur côté, pour empêcher les Arabes de continuer un commerce par le moyen duquel l'Égypte, et par suite Venise et les républiques italiennes, avoient le monopole pour fournir à l'Europe les marchandises de l'Inde et de l'Arabie [3].

Mais le récit de ces événemens n'est plus de mon sujet, puisqu'ils appartiennent à une époque postérieure à la découverte du Cap de Bonne-Espérance. Il me suffit de les indiquer pour donner une preuve de plus de l'immensité du commerce entre l'Égypte et l'Inde pendant le temps auquel se rapportent mes recherches.

Côtes de Barbarie et intérieur de l'Afrique.

Le commerce de l'Afrique dont j'ai parlé jusqu'à ce moment n'est, en quelque sorte, qu'un appendice à celui de l'Asie. Les communications de ce pays avec l'Arabie et la Syrie, la navigation de la mer Rouge, les routes par l'Éthiopie et la Nubie, que j'ai indiquées, n'avoient d'autres résultats que de faire arriver à Alexandrie les productions asiatiques dont la majeure partie étoit destinée aux consommations et aux spéculations commerciales des Européens.

Mais l'Afrique avoit aussi des productions particulières trop utiles et trop précieuses pour que ceux-ci les négligeassent. Ils pouvoient s'en procurer quelquefois en Égypte où les caravanes de l'intérieur qui se rendoient au Caire les apportoient; mais le commerce direct avec les habitans des côtes septen-

[1] Macrisi, cité par M. Ét. Quatremère, t. II, page 316, 342, 448. — [2] Macrisi, *ibid.* pag. 284 et suiv. — [3] Osorius, *De gestis Emanuelis regis,* passim.



trionales les leur procuroit en plus grande abondance et à moins de frais. Ce commerce néanmoins étoit, sous ce rapport, borné au littoral; toutes tentatives pour pénétrer dans l'intérieur et pour y former des relations suivies n'auroient eu aucune chance de succès.

Le fanatisme des mahométans qui habitoient le nord de l'Afrique, ainsi que les états de Fez et de Maroc; la jalousie de ces peuples, qui vouloient s'approprier les avantages du commerce intérieur; l'impossibilité pour les Européens de former des caravanes en état de braver tous les dangers du grand désert, étoient des obstacles insurmontables. La seule chose possible étoit d'établir quelques comptoirs sur les côtes.

Le commerce intérieur étoit exclusivement dans les mains des habitans de ces côtes; il consistoit à y porter quelques objets de leur propre industrie, et les marchandises européennes, dont les échanges offroient, tant aux Européens qui recevoient des marchandises africaines, qu'à ceux qui les introduisoient dans l'intérieur, un bénéfice de cent pour cent [1].

Les habitans de ces côtes ne se bornoient pas à de simples relations avec les Européens qui venoient les trouver ou établir des comptoirs sur leur territoire : ils alloient pour leur propre compte trafiquer en Arabie, en Égypte, en Éthiopie, et jusque dans la Turquie, la Perse et l'Inde [2].

Les ouvrages de Pegolotti et d'Uzzano nous montrent les divers états mahométans formés sur la côte septentrionale de l'Afrique, en relations non interrompues et très-importantes avec toutes les villes commerçantes de l'Europe [3]; et nous verrons dans le tableau du commerce de chacune de ces villes avec quel soin elles s'occupoient de renouveler et même d'accroître les anciens priviléges qu'elles y avoient obtenus.

Plus l'Europe mettoit d'importance à se procurer les productions de l'intérieur de l'Afrique, plus les habitans des côtes qui alloient les chercher devoient y mettre d'activité; et comme les XIV.e et XV.e siècles ont été ceux où les relations des Européens avec eux ont été les plus étendues, c'est naturellement ici le lieu de résumer ce qu'il est possible de savoir sur les directions de ce commerce, qui ne pouvoit se faire qu'en traversant

[1] Léon, fol. 80 *c, d;* fol. 81 *a, b;* fol. 82 *c.* — [2] Léon, fol. 11 *d.* — [3] Pegolotti, pag. 15, 20, 21, 38, 44, 102, 122, 125, 128, 134, 278. Uzzano, cap. IX et LXXXI.

de vastes déserts, au milieu desquels s'offrent quelquefois au voyageur fatigué des îles tapissées de verdure.

On a vu déjà que pendant les x.e xi.e et xii.e siècles, les pays situés sur les bords des fleuves qui fertilisent le Soudan, appelés par Léon *pays des noirs,* furent couverts d'états dont la population, presque entièrement mahométane, se livroit à un commerce extrêmement actif. Des révolutions, des conquêtes en changèrent la forme, mais sans y détruire le commerce; elles servirent même à l'étendre, et les xiv.e et xv.e siècles sont l'époque de sa plus grande prospérité.

Les états septentrionaux, depuis celui de Tripoli jusqu'à celui de Maroc, communiquoient entre eux par une route qui, longeant le littoral, de l'est à l'ouest, jusqu'à la hauteur du cap Noun, se dirigeoit, de ce point, au sud-est vers la Nigritie. Cette route et quelques autres secondaires sont indiquées dans une géographie arabe récemment traduite [1].

On connoît moins celles qui, des états de Tripoli et de Tunis, s'avançoient vers le midi. En comparant les anciennes indications que j'ai données, tome I.er, pages xxiij et suiv., avec les itinéraires modernes [2], il paroît que plusieurs routes se réunissoient à Gadamès, ville riche par son commerce et par les passages de caravanes [3]. De là une route orientale conduisoit au Fezzan, qui contenoit plusieurs stations importantes [4]. D'autres de l'est, du nord et de l'ouest, s'y croisoient pour se rendre, dans une direction méridionale, à Agadès [5], où arrivoient aussi des routes du nord-ouest. D'Agadès une route orientale conduisoit à Tambouctou et une méridionale à Cachnach [6], d'où l'on alloit aussi à Tambouctou en longeant le Niger. On atteignoit, en passant ce fleuve, des pays plus méridionaux, et on s'avançoit jusqu'au golfe de Guinée.

Une autre route directe, vers le midi, partoit de Gadamès, et vers le vingt-et-unième degré de latitude, se divisoit en deux branches; l'une, du nord-est, alloit à Agadès; l'autre, du nord-ouest, se divisoit encore pour conduire soit à Tambouctou, soit au delà du Niger [7].

Une troisième route, partant de Gadamès, se dirigeoit du

[1] M. Ét. Quatremère, *Notices des manuscrits,* t. XII, pag. 443 et suiv.— [2] M. Walckenaer, *Recherches géograph. sur l'intérieur de l'Afrique septentr.* pag. 416 et suiv. — [3] Léon, fol. 82 *c.* — [4] Léon, fol. 81 *a, b.* — [5] Léon, fol. 86 *a.* — [6] Léon, fol. 86 *a.* — [7] Léon, fol. 82 *d.*

nord-est au sud-ouest. Dans un point du désert d'Hair, pays des Twatz [1], elle se divisoit en deux branches, dont l'une conduisoit à Tambouctou et l'autre au Sénégal. A deux points différens elle étoit croisée par celles qui, de Sedgemesse et de Maroc, se rendoient à Agadès, et par celle qui, côtoyant le littoral jusqu'au cap Noun, se dirigeoit ensuite dans l'intérieur.

Nous avons des notions plus directement applicables à l'époque dont je m'occupe, sur le commerce des pays de Fez et de Maroc avec celui des noirs, dans le récit rédigé par Ebn Batouta au XIVe siècle.

Quel que fût le point vers lequel on se dirigeoit, il falloit traverser le grand désert [2], à l'entrée duquel s'étoient établis des marchés où se consommoient les échanges par les caravanes qui ne vouloient pas aller plus loin [3].

Une route venant de l'état d'Alger, et une autre plus occidentale de l'état de Fez se réunissoient à Tesebit [4]. De ce point un embranchement occidental alloit jusqu'à l'Océan, et l'autre à Sedjemesse, dont l'emplacement étoit probablement le même que Tafilet actuel, qu'aucun des voyageurs de cette époque n'a nommée. A ce point elle se partageoit en quatre parties : l'une se dirigeoit, à l'orient, vers Agadès; la seconde, en ligne droite, vers le midi, conduisoit à Tambouctou; la troisième, vers le sud-ouest, à Tegazza, qui possédoit des mines de sel. Cette route se divisoit, à Tegazza, en deux parties : l'une, au sud-ouest, conduisoit à Tassal, où l'on exploitoit aussi des mines de sel; elle étoit traversée à ce point par une route venant d'Hoden, située derrière le cap Blanc, dont les habitans, d'après la relation de Cadamosto, voyageur du milieu du XVe siècle, transportoient à Tambouctou du cuivre, de l'argent, et d'autres objets venant des côtes de Barbarie, en échange desquels ils recevoient de l'or, et une espèce de poivre connu sous le nom de malaguette [5]. La prolongation de la route de Tassal, vers le sud-ouest, conduisoit au Sénégal et à la Gambie [6], en passant par Singharin, où étoient encore des mines de sel; mais une direction vers le sud-est conduisoit à Eiwelaten, qui probablement est Walet des voyageurs et des itinéraires modernes. La quatrième route, partant de Sedjemesse, se dirigeoit à l'occident

[1] Ebn Batouta, chap. xxv. — [2] Léon, fol. 82 et suiv. — [3] Léon, fol. 16, 34, 81. — [4] Léon, fol. 83 *a*. — [5] Cadamosto, fol. 107 *b*. — [6] Léon, fol. 5 *b*.

sur Tatta, où elle joignoit la route, indiquée plus haut, qui conduisoit à l'Océan.

Une route partant de Maroc et la prolongation de la grande communication littorale déjà indiquée conduisoient, du nord-ouest, à Tegazza, Tatta et Tambouctou.

Ebn Batouta fait remarquer que les négocians qui entroient sur le territoire de cet état étoient obligés de déposer leurs marchandises dans une place publique, sous la garde des noirs [1].

On a vu qu'au delà de Tambouctou le commerce se continuoit avec quelques pays méridionaux et occidentaux peu connus, où les marchandises européennes et de la Barbarie, apportées par les caravanes, étoient échangées contre de l'or [2]. Dans quelques lieux ce commerce se faisoit, comme au temps des Carthaginois, par des échanges muets [3]; les coquillages y servoient aussi de monnoie [4].

L'intérieur de l'Afrique avoit aussi des rapports commerciaux du côté de l'orient. Les caravanes partant d'Agadès et traversant le royaume de Bournou portoient des marchandises en Nubie, et en rapportoient en échange celles que la Nubie se procuroit, soit par l'Abyssinie, soit par l'Égypte [5]. D'autres communications avoient lieu plus directement avec l'Égypte par le moyen de routes qui, venant du midi et de l'ouest, se croisoient dans le Fezzan, d'où la principale, dirigée comme dans les temps anciens par Augela, conduisoit au Caire, ainsi qu'on l'a vu, page lxv.

La direction que le commerce maritime avoit prise du côté de l'Océan, dans le but primitif de s'avancer au nord en longeant les côtes occidentales du Portugal, de l'Espagne et de la France, pour atteindre la Flandre, la mer Baltique et des pays plus reculés; les relations des Européens dans les états de Fez et de Maroc, devoient naturellement donner l'idée de faire de semblables entreprises vers la partie de l'Océan qui baigne les côtes occidentales de l'Afrique. Côte occidentale d'Afrique.

L'émulation commerciale, qui portoit chacun des états entre lesquels se partageoit la navigation du midi de l'Europe, à l'emporter sur ses rivaux, à rechercher des sources nouvelles de

[1] Ebn Batouta, page 234. — [2] Léon, fol. 84. — [3] Cadamosto, fol. 108 *b, c*. — [4] Cadamosto, fol. 108 *d*. — [5] Léon, fol. 2 *a*, 86 et suiv.



productions appropriées aux besoins du temps; cette sorte de fièvre des esprits qui, à certaines époques, se manifeste dans les sociétés civiles et devient une des causes des progrès de l'esprit humain, soutenoient ces entreprises. Sans qu'il fût nécessaire que des souvenirs historiques reportassent, vers les voyages attribués aux Phéniciens et aux Carthaginois, des hommes plus disposés à agir et à chercher des moyens de s'enrichir qu'à étudier les anciens, quelques traditions plus récentes et plus positives ne pouvoient manquer d'exciter leur curiosité, de stimuler leur esprit aventureux, d'intéresser leur avidité mercantile. J'ai déjà fait connoître, tome II, page xxxvj, les traditions conservées, de tentatives faites par des Génois et des Français vers la fin du XIII.e siècle.

Des notions plus certaines nous restent d'une expédition faite en 1341 vers les Canaries. On a réclamé en faveur des Génois cette découverte, ainsi que celle de Madère et des Açores [1]; mais, quoi qu'il en soit, elles n'eurent point de résultats pour le commerce. Quelques années après, Louis d'Espagne, descendant d'Alphonse, roi de Castille, mais prince sans souveraineté, tenta d'en faire la conquête; la France ne fut pas étrangère à cette entreprise. Humbert, souverain du Dauphiné, qui, par le moyen du port de Barcelonnette, entretenoit une petite marine sur la Méditerranée, donna des secours au prince Louis [2], dont l'expédition resta sans succès, ou du moins n'eut d'autre résultat que de constater l'existence des Canaries et de les faire inscrire sur les cartes et les portulans, qu'on commençoit déjà à dresser et à rédiger en Europe [3]. C'est encore à la même époque que se rapporte une expédition qui paroît certainement avoir été faite par le Catalan Jacques Ferrer, en 1346, pour des ports de l'Afrique situés au delà du cap Boïador [4]. De nouvelles excursions eurent encore lieu à la fin du XIV.e siècle. Celles qui paroissent avoir eu le plus de résultats appartiennent à des Français. Il est incontestable qu'en 1364 des navigateurs bretons et dieppois avoient des établissemens au Sénégal et en Guinée, où ils précédèrent les Portugais [5]. Jean de Bethencourt, en 1402, fit la conquête des Canaries avec le secours

[1] Ciampi, *Antholog. fiorent.* 1827, n. 71 et 72.— [2] Valbonais, *Histoire du Dauphiné*, t. II, page 202. — [3] Baldelli, *Il millione*, t. I, pag. clxv. — [4] Un docum. ap. Graberg, *Annali de geogr.* t. II, pag. 290, le nomme J. Ferne.— [5] Voir t. II, page lxx, note 1, et page lxxj, note 7.



de la couronne d'Espagne, à laquelle ces îles sont restées [1].

Les Portugais s'emparèrent en 1419 de l'île de Madère, et y fondèrent une colonie où fut promptement introduite la culture de la vigne et de la canne à sucre [2]. En 1433 ils doublèrent le cap Boïador, dont les écueils avoient longtemps arrêté leurs tentatives, atteignirent les Açores, et arrivèrent jusqu'au cap Blanc et à la Guinée [3].

La plupart de ces expéditions furent d'abord des pirateries; mais on ne tarda pas à reconnoître les avantages d'un commerce régulier : on chercha les moyens de l'établir. La relation de Cadamosto, qui se reporte à l'année 1455, donne quelques détails qui ne sont pas sans intérêt sur le commerce des Portugais, principalement au golfe d'Arguin et avec les Azanaghuis [4].

Les découvertes déjà faites furent en peu d'années suivies de celle du cap Verd et des îles qui ont reçu ce nom; et dans l'espoir de plus grands succès, les rois de Portugal s'occupoient déjà, à la fin du xv.e siècle, de s'assurer par des bulles du pape et des conventions diplomatiques [5], ce que leurs sujets avoient découvert et ce qu'ils espéroient découvrir encore. En effet, on parvint en 1472 aux îles du Prince, de Saint-Thomas et d'Hannobon; en 1484 on atteignit le Congo et la rivière de Zaïre; en 1486 le royaume de Benin : le Cap de Bonne-Espérance fut doublé onze ans après, et cet événement fut le signal d'une des plus grandes révolutions que le commerce ait jamais éprouvées.

Commerce en Europe.

J'ai maintenant à m'occuper des diverses contrées de l'Europe; et pour mettre dans mon exposé un ordre qui en facilite la lecture, je commencerai par la partie orientale, où l'empire grec, si longtemps le centre du commerce du monde, doit naturellement être le premier qui arrête les regards, puisqu'il formoit encore un des liens et des moyens principaux des relations des villes de la Méditerranée avec l'Asie.

Empire grec.

C'étoit pour secourir cet empire, déjà chancelant, contre les attaques continuelles et les succès toujours croissans des musulmans que les croisades avoient été entreprises : bientôt elles s'étoient tournées contre lui; le résultat en avoit été de lui en-

[1] Cadamosto, fol. 106.— [2] Cadamosto, fol. 105 *d*.— [3] Cadamosto, fol. 109 *a*, 116 *a*.— [4] Barros, *Asia*, dec. I, lib. III, cap. VII.— [5] Leibnitz, *Cod. jur. gent. dipl.* part. I, p. 406, 462, 496.

lever les provinces et les îles les plus propres au commerce et de rendre précaire la possession du reste.

Constantinople, capitale oisive et corrompue d'un état sans industrie propre, continuoit d'être un marché immense, mais où toutes les spéculations étoient faites par des étrangers [1]. Les Vénitiens, les Génois surtout, au commencement du XIV[e] siècle, en étoient les arbitres. Quoique tous les navigateurs européens fussent admis dans ce port, ceux de ces deux villes y jouissoient évidemment de plus de franchises que les autres [2]; et les foibles empereurs n'avoient d'autres ressources pour ménager ces alliés suspects que de leur accorder des renouvellemens, souvent même des extensions de priviléges, arrachés presque toujours par la force des armes. Tel fut notamment celui que les Vénitiens obtinrent en 1302 [3], après que leur amiral Justiniani eut attaqué Constantinople.

Les Génois établis à Galata, à qui on a reproché d'être restés, nonobstant les promesses de secours auxquels ils s'étoient engagés, spectateurs indifférens de cette lutte, tirèrent parti de la terreur qui restoit dans l'esprit de l'empereur, pour donner suite à des réclamations que leurs ambassadeurs avoient faites en 1300 [4]. Ils lui persuadèrent qu'un accroissement du territoire qu'on leur avoit concédé pouvoit seul les mettre en état de le secourir efficacement dans de nouveaux dangers. Cette politique réussit; un acte de délimitation de 1303 et un traité de 1304 étendirent leurs priviléges [5].

Dans le même temps les conquêtes des Turcs sur l'empire devinrent plus rapides; et comme si tout avoit dû concourir à accroître l'anxiété du malheureux souverain de Constantinople, le mariage de Philippe de Valois avec Catherine de Courtenay lui fit craindre de nouvelles prétentions de la part des Francs [6].

Une troupe d'aventuriers catalans et aragonais lui offrit ses services: ils furent acceptés. Leur chef Roger de Flores épousa la nièce de l'empereur. Mais, sur les pas des guerriers que l'amour de la gloire et du pillage conduisoit dans l'empire grec, les commerçans de la Catalogne ne pouvoient tarder à se présenter dans les ports et à donner aux Génois des concurrens

[1] Pegolotti, pag. 25, 37. Uzzano, cap. I. — [2] Pegolotti, pag. 24, 30. — [3] Archives de Vienne. — [4] Semini, IV.[e] mém. — [5] Sauli, t. II, pag. 209 et suiv. — [6] Du Cange, *Recueil de diverses chartes*, page 30.

d'autant plus redoutables, que la haine entre les deux peuples étoit plus grande, la marine militaire des Catalans plus renommée et leur commerce plus actif.

Possesseurs d'un magnifique établissement qu'ils avoient formé, à force de patience, de sacrifices, et dont ils espéroient augmenter l'importance en se rendant de plus en plus nécessaires, les Génois virent avec une inquiétude naturelle l'empereur accepter les services des Catalans [1]. Ils saisirent un prétexte pour les attaquer. La perte fut considérable des deux parts, et l'empereur grec ne put rétablir la paix qu'en faisant passer ses nouveaux alliés de l'autre côté du détroit, où ils lui rendirent d'importans services contre les Turcs [2]. Des atrocités de tout genre marquèrent cette expédition, qui procura aux Catalans un butin immense, et les moyens de s'emparer, pour leur propre compte, de Gallipoli. L'empereur en conçut des défiances que les Génois de Galata concoururent à accroître. Pour prix de leurs avis vrais ou faux sur les projets secrets des Catalans et d'un corps de nouveaux aventuriers qui étoient venus les joindre, ils obtinrent la faculté d'augmenter encore leur établissement.

Mais à leur tour ils devinrent suspects. Un armateur, parti de Gênes, s'empara de l'île de Scio (Chio), dans laquelle un traité de 1260 accordoit seulement aux Génois la faculté de faire le commerce [3]. L'empereur grec, forcé par son état de foiblesse de dissimuler cet outrage en concédant au chef de l'usurpation l'île pour un temps et moyennant une redevance annuelle, se rapprocha des Catalans. Cette union fut peu durable; de nouvelles mésintelligences survinrent; elles furent l'occasion de vengeances et de représailles les plus affreuses de la part de ces cruels guerriers. Les Génois, qui peut-être avoient contribué à exciter l'empereur et les Grecs contre leurs rivaux, s'empressèrent d'offrir leurs services : ils attaquèrent les Catalans et firent le chef prisonnier.

Cependant les affaires de l'empire grec n'en furent pas plus prospères. Vainement l'empereur combla de récompenses sa flotte, qui étoit restée tranquille spectatrice du combat; vainement il s'abaissa jusqu'à s'allier avec les Turcs pour qu'ils l'aidassent contre les Catalans; ces derniers remportèrent une vic-

[1] Pachymère, lib. II, cap. XXXII. — [2] Pachymère, lib. VI, cap. XIV. — [3] Du Cange, *Recueil de diverses chartes*, page 9.



toire signalée à Montecastro, et Constantinople fut menacée de tomber en leur pouvoir.

L'empereur envoya une ambassade à Gênes pour obtenir des secours; la république étoit en proie aux guerres civiles, et d'ailleurs, si l'on en croit la relation des ambassadeurs grecs, on leur proposoit des conditions inacceptables [1]. Néanmoins les Génois de Galata, qui voyoient de plus près le danger, aidés d'un Spinola, qui arma dix-huit navires à son propre compte, essayèrent d'enlever Gallipoli aux Catalans : le courage des femmes les repoussa. Une bataille rangée ne réussit pas mieux [2]. Le chef de la colonie génoise entama enfin des négociations, dont le résultat fut que les Catalans abandonnèrent Gallipoli à l'empereur [3].

Débarrassé de ces terribles ennemis, il entra de nouveau en guerre avec les Turcs; il remporta sur eux une victoire signalée, et les Génois firent prisonniers ceux qui avoient échappé au combat [4].

Les riches dépouilles que leur produisit cet événement, mais bien plus encore les circonstances qui n'avoient cessé de leur être favorables, en leur donnant, comme je l'ai dit, page xj, le commerce exclusif de la mer Noire, accrurent la prospérité de l'établissement de Galata, tandis que la foiblesse de l'empire s'augmentoit chaque jour par les haines et les ambitions de famille. L'empereur ne pouvoit même compter toujours sur les secours intéressés des Génois : les mêmes discordes civiles qui déchiroient la république s'étendoient à Galata, au point qu'on vit les chefs du parti gibelin s'allier avec les Turcs pour attaquer cet établissement. Le massacre d'un grand nombre de Génois par ces implacables ennemis du nom chrétien ne les servit que trop fidèlement [5].

Cependant Constantinople ne cessoit d'être pressée par les Turcs; et les guerres entre Gênes et Venise, qui avoient pour principal théâtre le Bosphore et la mer Noire, suspendant les approvisionnemens, cette capitale fut exposée à périr par la famine. L'empereur, forcé par les plaintes du peuple de quitter son rôle passif, ménagea une paix entre les deux républiques [6].

[1] Manuscrit de Cicala, cité par Sauli, t. I.er, page 201. — [2] Pachymère, lib. VII, cap. XXX. — [3] Pachymère, lib. VII, cap. VII. — [4] Nicéphore Grégoras, liv. VII, chap. X. — [5] Stella, apud Murator. *R. I. S.* t. VI, col. 1051. — [6] Nicéphore, liv. II, chap. V. Marin, t. VI, page 5.

Vers le même temps une légère indemnité sembla le consoler. Il reprit la possession de Scio, et Gênes ne fit rien pour s'y opposer, soit que sa situation ne lui permît pas de recommencer la guerre avec les Vénitiens, qui paroissent avoir secouru l'empereur dans cette occasion [1]; soit que, en réalité, le gouvernement vît dans cette affaire le simple intérêt d'un particulier qu'il ne jugea pas convenable de soutenir. Les Guelfes, qui dominoient alors, prirent même quelques mesures pour s'opposer aux progrès des Turcs; mais, de leur côté, les chefs du parti opposé commettoient des hostilités contre l'empire et lui enlevoient plusieurs de ses dépendances [2].

Encouragés par ces événemens, les Génois de Galata cherchoient sans cesse à accroître leur territoire. Cantacuzène, qui gouvernoit alors, eut assez de force pour refuser des concessions nouvelles que lui demandoit un envoyé de la république [3], et pour les contraindre à rester dans leurs anciennes limites; il parvint même à recouvrer des dépendances de l'empire usurpées par quelques Génois.

Une révolution arrivée à Gênes fit triompher les Gibelins; l'établissement de Galata, presque entièrement de ce parti, y gagna l'avantage de reprendre des relations plus suivies avec la métropole. Craint ou respecté des peuples voisins [4], il devint de plus en plus redoutable à l'empire grec; on a même accusé les chefs d'avoir eu de secrètes liaisons avec les Turcs pour les aider à s'emparer de Constantinople [5]. Soit que le reproche n'eût aucun fondement, comme semble le prouver la réponse catégorique faite par les Génois au roi d'Aragon qui leur avoit fait la même imputation [6], soit qu'un pacte aussi honteux, s'il eut lieu, ne doive être attribué qu'à quelques particuliers désavoués par leurs compatriotes, l'empire grec échappa cette fois au malheur qu'il devoit subir cinquante ans plus tard.

L'empereur, qui voyoit l'imminence du danger, sollicita les secours des états chrétiens. Une croisade fut entreprise, sous le commandement de Humbert de Dauphiné : elle n'eut aucun résultat. Gênes n'y avoit point pris part; mais des Génois, sous prétexte de se joindre aux croisés, armèrent quelques

[1] Nicéphore, liv. IX, chap. IX. — [2] Nicéphore, liv. XI, chap. I. — [3] Nicéphore, liv. XI, chap. I. — [4] Traité de 1387 avec un prince bulgare, *Notices des man.* t. XI, page 65; *Mém. de l'Acad.* t. VII, p. 292. — [5] Nicéphore, liv. XI, chap. IV. — [6] *Nuovo giornale Ligustico*, p. 171.

navires et s'emparèrent de nouveau de l'île de Scio en 1346 [1].

Cantacuzène, qui dans son gouvernement passager avoit développé quelque grandeur d'âme, tâchoit de conjurer la ruine de l'empire en négociant avec le pape Clément VI [2], et surtout en s'appliquant à la restauration de la marine [3]. Les Génois de Galata en conçurent des inquiétudes; ils sollicitèrent de nouveaux avantages qui furent refusés avec énergie; mais la métropole, de son côté, ne voulut point faire droit aux réclamations de l'empereur contre l'usurpation de Scio [4]. Obligé de s'unir en 1350 aux Vénitiens, dont il avoit d'abord loyalement repoussé l'alliance, Cantacuzène soutint contre les Génois une guerre dont les succès furent longtemps balancés; mais ces derniers, ayant battu la flotte vénitienne près de Constantinople, obtinrent en 1352 un traité encore plus avantageux que les précédens [5].

Ils n'en continuèrent que mieux à profiter des divisions intestines de l'empire; l'espoir d'obtenir de nouveaux avantages et d'exclure les Vénitiens les décida à prendre le parti du concurrent de Cantacuzène, qui, en 1355, descendit du trône sans résistance. Il ne paroît pas cependant que les Génois aient atteint complétement leur but, puisque Jean Paléologue renouvela en 1362 les concessions anciennes en faveur des Vénitiens.

La nouvelle famille impériale éprouva aussi des discordes. Le fils de l'empereur qui conspiroit contre son père fut emprisonné. Aidé par les Génois, à qui il avoit promis en 1376 l'île de Ténédos, il recouvra la liberté et bientôt ravit le trône à son père. Celui-ci, de son côté, promit en 1377 aux Vénitiens dont il sollicitoit les secours, de leur céder la même île. Il en résulta entre les deux républiques une guerre sanglante dans laquelle Venise fut sur le point d'être anéantie. En 1381, un traité de paix, conclu par l'arbitrage du duc de Savoie, décida que Ténédos n'appartiendroit ni à l'une ni à l'autre république [6].

L'issue de cette contestation ne fut pas néanmoins de rendre l'île à l'empire grec. Il paroît que les Vénitiens, au moyen d'une somme considérable qu'ils empruntèrent à Florence, désintéressèrent les Génois, et que, par un accord de 1384, ils conservèrent la possession de Ténédos [7].

[1] Stella, apud Murat. *R. I. S.* t. XVII, col. 1088. Jordan Catalano, page 22. — [2] *Raynaldi Annales eccl.* t. VI, pag. 473. — [3] Cantacuzène, liv. IV, chap. IX. — [4] Cantacuzène, liv. IV, chap. XII. — [5] Sauli, t. II, page 216. — [6] Marin, t. VI, page 218. — [7] Pagnini, t. II, page 215.

L'empire grec étoit cependant compris dans le traité de paix; mais c'étoit pour lui imposer l'obligation de maintenir les priviléges que jusqu'alors il avoit accordés aux deux républiques.

Il paroît que ces priviléges, au moins en ce qui concerne les Vénitiens, portoient le nom de trêves, et n'avoient qu'une courte durée, quelquefois de dix ans, quelquefois de cinq ans ou moins. Ceux dont j'ai pu recueillir les dates, en y comprenant les traités que j'ai déjà eu occasion de citer, sont de 1302, 1310, 1319, 1324, 1332, 1335, 1342, 1350, 1362 [1]. Quant à ceux que les Génois avoient obtenus, ils sont moins nombreux, parce que leur position étoit moins précaire. Maîtres d'une espèce de ville voisine de Constantinople dont ils faisoient trembler les souverains, ils n'avoient pas besoin de faire renouveler leurs priviléges; et les nouveaux traités n'étoient jamais que des concessions ajoutées aux précédentes, considérées comme irrévocables. Ceux qui ont précédé la paix de 1381, dont j'ai pu avoir connoissance, ont été indiqués plus haut.

Ces républiques n'étoient pas les seules qui eussent fait des traités de commerce avec l'empire grec; le roi d'Aragon en fit deux, en 1290 et 1320, dans l'intérêt de ses sujets, et de la ville de Barcelone surtout [2]. Il en existe trois en faveur de la ville de Narbonne de 1340, de 1360 et 1377 [3]. Il est probable que d'autres villes commerçantes de la France en avoient de semblables, de même que les villes littorales de l'Italie, puisque le fait de leur commerce à Constantinople est attesté par Pegolotti et Uzzano, écrivains des XIV.e et XV.e siècles.

Après la paix de 1381, qui, comme on l'a vu, confirmoit les anciens priviléges de Venise et de Gênes, ces républiques continuèrent de s'en faire concéder. On en connoît un de 1382 en faveur des Génois [4], et un autre de 1386 en faveur des Vénitiens [5]. Le premier est remarquable en ce qu'on y voit les Génois stipuler qu'ils ne seroient pas tenus de servir l'empire grec, même pour délivrer des forts pris ou assiégés par les Turcs. Il paroît, comme je l'ai fait observer page xvij, qu'ils tenoient à rester en bonne intelligence avec ces barbares.

Le temps approchoit où toutes ces stipulations seroient sans

[1] Marin, t. VI, page 152, cite le traité de 1362; les autres sont aux archives de Vienne. — [2] Capmany, t. II, pag. 307 et 468. — [3] Du Cange, *Familiæ Byzantinæ*, pag. 237, 239. — [4] Sauli, t. II, page 260. — [5] Archives de Vienne.

résultat, où cet égoïsme commercial seroit puni d'une manière éclatante. Le malheureux empire d'Orient, réduit presque à la capitale et à ses faubourgs, ne pouvoit résister aux efforts continuels des Turcs; et les deux républiques rivales ne cessoient de se faire la guerre pour se disputer quelques portions du territoire ou des îles qu'elles lui avoient enlevés.

Tout sembloit conspirer à sa perte. Après quelques efforts qui suspendoient l'instant fatal, il ne fut plus possible de se dissimuler l'imminence et la certitude de la catastrophe. Constantinople fit vainement un appel aux souverains de l'Europe. Divisés entre eux, occupés de leurs propres guerres, ils furent, ou insensibles, ou impuissans. Le pape seul comprit et signala le danger [1]; ses efforts ne parurent que l'effet d'un zèle religieux et du désir de renouveler les croisades dont on avoit oublié la gloire pour n'en considérer que les résultats inutiles. Constantinople et son empereur succombèrent dans un dernier et glorieux combat, le 29 mai 1453 [2].

Venise et Gênes apprirent, par le massacre de leurs concitoyens, par le pillage de leurs magasins, par la destruction successive de leurs établissemens, par les humiliations au prix desquelles il leur fut possible d'obtenir quelques concessions restreintes, précaires et presque honteuses [3], l'étendue d'une perte qu'avec plus de prévoyance et de bonne foi elles eussent ou empêchée ou longtemps encore suspendue; elles virent trop tard ce que devoit leur coûter la chute d'un état qui, depuis plusieurs siècles, étoit la source de leurs richesses et l'aliment de leur puissance.

Italie en général.

L'industrie agricole de l'Italie, qui avoit fait déjà de grands progrès dans le XII.e et surtout dans le XIII.e siècle, reçut des accroissemens considérables pendant ceux dont je m'occupe en ce moment.

Tous les produits dont le sol fertile de cette belle partie de l'Europe est susceptible étoient cultivés avec une activité et un succès qui fournissoient au delà des besoins de la population toujours croissante. Il en résultoit un excédant qui procuroit

[1] Pignotti, *Storia della Toscana*, t. III, édit. in-12, pag. 328 et 329. — [2] Ducas, cap. XXXIX. *Notices des manuscrits*, &c., t. XI, pag. 75 et suiv. — [3] Capitulations de 1454, ap. M. de Hammer, Geschichte des Osman-Reiches, t. I.er, page 675, et t. II, page 543.



des matières premières à l'industrie manufacturière et des moyens d'échange avec les autres pays [1].

La fabrication des étoffes de soie continua de se développer dans la Sicile et la basse Italie qui, les premières, l'avoient reçue de la Grèce. Mais à Venise, où l'on a vu, t. II, page liij, qu'elle étoit en activité dès le commencement du XIII.e siècle, et où la législation ne cessa de l'encourager et de la surveiller; à Florence, où la corporation des fabricans en soie avoit des statuts dès l'an 1225 [2], elle reçut une prodigieuse extension, lorsqu'après le sac de Lucques ces villes donnèrent asile aux fabricans et aux ouvriers que les proscriptions et la fureur des factions avoient forcés de fuir leur malheureuse patrie [3]. Florence surtout surpassa promptement tous les autres pays dans la confection des soieries simples, des velours, des brocards et des belles étoffes, faites à l'imitation de celles que produisoient Damas, Bagdad, la Perse et les grandes manufactures de l'Asie [4].

La même industrie se répandit à Pise, à Gênes, à Padoue, à Vérone, à Vicence, à Bassano, à Bergame, à Ferrare, à Bologne et dans la Lombardie [5]. Elle devint si considérable qu'encore bien que l'éducation des vers à soie et la plantation des mûriers se fussent singulièrement accrues, tant par l'effet de l'intérêt particulier que par celui des mesures que prenoient les gouvernemens et les législations, la soie indigène devint insuffisante, et qu'on étoit obligé de s'en approvisionner au dehors et jusque dans le Levant [6].

L'Italie continua de rivaliser avec la France et la Flandre dans la fabrication des étoffes de laine. Cette industrie se développoit de plus en plus à Venise et dans les états continentaux qui en dépendoient [7], à Gênes, à Pise, à Florence [8], dans les villes de la Lombardie, du Bolonois, du Ferrarois [9]; elle reçut un puissant encouragement par les mesures que prirent les gouvernemens de ces différens lieux en interdisant la consommation des draps étrangers [10], et en favorisant au contraire l'extraction des matières premières indispensables, pour sup-

[1] Pegolotti, pag. 6, 21, 22. Uzzano, cap. LXXXI. — [2] Pagnini, t. II, page 105. — [3] Sandi, *Storia de Venezia,* lib. VIII, page 894. Pagnini, t. II, page 109. — [4] Pagnini, t. II, pag. 116 et suiv. — [5] Sandi, liv. V, page 258. *Nuovo giornale Ligustico,* pag. 390. — [6] Pagnini, t. II, page 115. — [7] Pegolotti, page 20. Marin, t. V, page 246. — [8] *Nuovo giornale Ligustico,* pag. 391, 451. — [9] Tarifs de transit, cités par Muratori, t. II, dissert. XXX. Pegolotti, pag. 20 et 21. — [10] Gioja, *Biblioth. italiana,* t. XLIV, pag. 209.

pléer à l'insuffisance des laines indigènes, et surtout utiles à la fabrication des draps d'une qualité supérieure : on les tiroit principalement de l'Angleterre, de l'Espagne, du Portugal, de la France, de la Barbarie [1].

L'industrie italienne s'exerça dans l'art de donner aux draps et aux étoffes de laine, fabriqués dans la France et la Flandre, un apprêt et une qualité qui en doubloient le prix. Florence fut longtemps la seule qui connût les procédés de cet art appelé *Kalimaca* [2]. Le nombre de ceux qui exerçoient cette profession étoit si considérable qu'ils formoient une des sept corporations principales de la république [3]. Il paroît même que, dès le XIII.e siècle, on connoissoit en Italie des draps auxquels étoient appliqués, soit par l'impression, soit par la broderie, des ornemens d'or [4].

Les étoffes de coton devinrent assez généralement en usage; Venise, Gênes, la Lombardie en fabriquèrent [5]. Cependant cette sorte de production ne dut avoir qu'une foible importance; l'Asie fournissoit des étoffes de coton en tous genres qui l'emportoient pour la qualité sur celles qu'on faisoit en Europe.

La fabrication des toiles de lin et de chanvre, qui avoient lieu principalement dans la Lombardie, à Padoue, à Bologne [6] et dans le Piémont [7], dut présenter plus d'avantages, puisque non-seulement elle avoit à satisfaire les besoins d'une consommation locale qui ne cessoit de s'accroître, mais encore que les toiles pouvoient avec avantage être portées en Asie pour servir de matière d'échange.

La teinture étoit un accessoire presque indispensable de la plupart de ces fabrications; depuis longtemps on y employoit avec succès l'alun exporté de l'Asie mineure, et surtout des mines célèbres de Phocée dont l'exploitation appartenoit aux Génois. Il paroît qu'on en tiroit aussi du voisinage de Tunis et du royaume de Naples [8]. L'emploi du kermès et de la garance avoit été emprunté aux Français et perfectionné [9]. Un Florentin importa dans sa patrie, au XIV.e siècle, la teinture avec l'orseille, et son nom fut consacré par la reconnoissance publique [10].

[1] Pagnini, t. II, pag. 92 et 98.— [2] Pagnini, t. II, pag. 57 et 64.— [3] Pagnini, t. II, page 98. — [4] *Nuovo giorn. Ligustico,* pag. 452. — [5] Marin, t. V, page 250. Uzzano, cap. LXXXI. — [6] Murat. *Antiquit.* t. II, fol. 847.— [7] Uzzano, cap. LXXXI. — [8] *Nuovo giornale Ligustico,* pag. 299. — [9] Pegolotti, page 40. — [10] Pagnini, t. II, page 100. Manni, *De florentinis inventis commentarius.*



Les différens procédés de ces teintures furent exposés dans un écrit que la presse répandit, dès les premiers temps de l'invention de l'imprimerie [1]. Il est probable que les bibliothèques d'Italie, de Florence surtout, si riches en manuscrits relatifs à l'industrie du moyen âge, contiennent d'autres ouvrages peut-être plus anciens sur cet objet.

L'usage du papier, qui devint général et se répandit en tous pays, fut l'occasion d'un grand développement des papeteries établies dans le Frioul, à Brescia et dans quelques autres parties du territoire continental de Venise; et puisque je parle de la matière qui servoit à l'écriture, je ne peux omettre le commerce des livres qui, tout restreint qu'il dût être tant que l'imprimerie ne fut pas connue, étoit néanmoins un objet assez important [2].

L'ancienne industrie de Venise, pour la préparation de la cire, s'accrut à mesure que le luxe en augmentoit la consommation dans les palais des riches et des grands, et dans les solennités du culte. Soit que l'industrie des ouvriers eût porté au plus haut degré l'art de blanchir la cire, soit, comme l'assure un auteur vénitien, que l'air, les eaux, la position isolée d'une ville inaccessible à la poussière du continent, donnassent des qualités particulières à la cire de Venise, il paroît incontestable que nulle part on n'en fabriquoit de plus belle, et surtout avec des formes plus variées [3].

L'Italie possédoit aussi l'art de fabriquer le savon; celui de Venise, de Gênes, de Pise, de Gaëte, d'Ancône, étoit un objet considérable d'exportation pour le Levant [4].

La même activité se faisoit remarquer dans les raffineries de sucre que Venise, la première, avoit introduites en Italie. Cette ville étoit également célèbre par la composition des drogues médicinales, et surtout de cette fameuse thériaque qui passoit pour une panacée universelle.

On a vu que l'art de faire du verre étoit très-ancien à Venise. Les procédés en avoient même été exposés dans un ouvrage manuscrit du patricien Manni, composé au XIII.ᵉ siècle [5]. Il reçut dans les XIV.ᵉ et XV.ᵉ siècles une grande extension. Partout

[1] Berthollet, *Élémens de l'art de la teinture*, t. Iᵉʳ, page 21. — [2] *Nuovo giornale Ligust.* pag. 395. — [3] Formaleoni, *Storia filosofica della navigatione*, t. II, cap. XXIII. — [4] Pegolotti, page 15. Uzzano, cap. XVI. — [5] Formaleoni, t. II, cap. XIX.

nise en fournissoit comme matière de ses échanges commerciaux, depuis les plus simples ornemens du petit peuple connus sous le nom de *verroteries*, jusqu'aux plus brillantes parures qui imitoient l'éclat et les couleurs des pierreries; depuis les vases les plus communs jusqu'aux plus riches cristaux; depuis les vitres des plus modestes habitations jusqu'aux glaces des plus somptueux palais [1]. Dès le XIII.e siècle, une loi de 1255 avoit prescrit des mesures pour conserver cette industrie au pays [2].

L'exploitation des mines et le travail des métaux se développèrent aussi. Le commerce du sel dont on a vu, tome II, page liv, que Venise et Gênes étoient en possession, s'accrut naturellement dans la proportion de la population et des besoins de l'agriculture ou de l'industrie. Les mines de fer de l'île d'Elbe, de Pietra Santa [3], et de quelques autres parties de la Toscane, produisoient en abondance un fer qu'on exportoit brut ou travaillé pour l'Orient; Venise tira tout le parti dont elles étoient susceptibles des mines de fer ou de cuivre du Frioul, de la Carinthie et du Cadorin [4]; il paroît que pendant longtemps ses manufactures conservèrent le secret d'employer le borax pour faciliter la fonte des métaux. Brescia travailloit le fer et l'acier [5]. Venise, Gênes et la Lombardie étoient célèbres par la fabrication des armes [6].

Il en étoit de même des métaux précieux qui, indépendamment de leur conversion en monnoie pour solder les échanges, étoient employés à une multitude d'objets de luxe. On voit, par une chronique de Venise, qu'au commencement du XII.e siècle, le nombre des orfèvres, dans cette seule ville, étoit considérable [7]. On y montoit, avec autant d'habileté que d'élégance, les pierreries et les autres objets destinés à la parure. On fabriquoit aussi en Italie une grande quantité de fils d'or et d'argent, employés à tisser des étoffes connues sous le nom de brocards. Venise, Gênes, Lucques et Florence, rivalisoient dans ce genre d'industrie [8].

[1] Sandi, liv. VIII, page 894. Marin, t. III, page 222. — [2] Marin, t. V, page 259. — [3] Uzzano, cap. LVII. — [4] Navagero, *Storia Veneziana*, ap. Murat. t. XXIII, fol. 1194. Sandi, liv. VIII, page 897. — [5] Uzzano, cap. XII et LXXXI. — [6] Sandi, liv. VIII, page 397. Uzzano, cap. LXXXI. *Nuovo giornale Ligustico*, pag. 390. — [7] *Nuovo giornale Ligustico*, pag. 294 et 390. — [8] Pegolotti, page 8. Benedetto Dei, cité par Pignotti, *Storia della Toscana*, saggio III, n. 62.



Une multitude d'objets connus sous le nom de bijouterie, quincaillerie et mercerie, étoient aussi fabriqués dans les villes que j'ai nommées et dans plusieurs autres, parmi lesquelles on remarque principalement Gênes [1], Bologne [2], Parme, Crémone [3], Mantoue, Pérouse [4], et Milan qui étoit le marché et l'entrepôt de toutes ces marchandises pour la haute Italie.

La préparation des cuirs et des peaux, principalement connus sous le nom de maroquins et de cuirs dorés, ainsi que des pelleteries qu'on faisoit venir brutes des pays septentrionaux, fut aussi un objet important de travail dans les plus considérables de ces villes [5].

On peut croire même, d'après un très-ancien document existant à Gênes, que la fabrication des chapeaux de paille, dans laquelle la Toscane a atteint une si grande supériorité, étoit, au XIV.e siècle, un objet de l'industrie italienne [6].

Dans cet extrait sommaire de ce que nous apprennent les écrivains du temps, je n'ai nommé qu'un petit nombre de villes où ces industries diverses étoient assez considérables pour avoir fixé leur attention; mais il est impossible de méconnoître que l'exemple, les relations habituelles et jusqu'aux révolutions concoururent à les répandre dans les autres villes [7].

Nonobstant l'état perpétuel de guerres et de discordes civiles qui désolèrent l'Italie, aux XIV.e et XV.e siècles, armèrent les villes les unes contre les autres, divisèrent les citoyens et jusqu'aux membres des familles, le luxe s'étendoit avec une rapidité et un excès qui donnoient lieu aux déclamations répétées des moralistes, en même temps qu'ils éveilloient, mais sans fruit, la sollicitude des magistrats [8].

Les communications commerciales destinées à répandre les productions de l'agriculture et de l'industrie continuèrent telles que je les ai indiquées, tome II, pages lvij et suivantes; les foires qui réunissoient les commerçans furent de plus en plus fréquentées; de nouveaux moyens s'établirent avec une activité proportionnée aux causes qui les rendoient néces-

[1] *Nuovo giornale Ligustico*, pag. 391. — [2] Pegolotti, page 142. Uzzano, cap. LXXX. — [3] Uzzano, cap. LXVI. — [4] Pegolotti, page 112. — [5] Pagnini, t. II, page 141. — [6] *Nuovo giornale Ligustico*, pag. 392. — [7] On trouve beaucoup de détails sur l'industrie des villes italiennes dans le tableau du commerce d'Anvers par Guichardin, *Descrittione di tutti i paesi bassi*, &c. — [8] Mussis, *Chron.* apud Murat. *Rer. Ital. Script.* t. XVI, col. 579. *Nuovo giornale Ligustico*, pag. 392.

saires [1]. On voit même dans les historiens que la plupart des guerres avoient précisément pour origine des relations de commerce qu'il falloit défendre ou conquérir.

Le développement de toutes ces causes éleva à un point surprenant la prospérité de l'Italie, à la fin du xv.ᵉ siècle.

Elle étoit divisée en un grand nombre de républiques et de petits états indépendans de tout joug étranger, qui rivalisoient d'industrie, d'opulence, et où le luxe ne cessoit de s'accroître. Les richesses, accumulées par un travail assidu et une longue et sévère économie, jetèrent les héritiers de ces grandes fortunes dans un excès opposé à celui qui en avoit été le principe. Tous les arts qui peuvent concourir à l'agrément de la vie, et même à la satisfaction des plus futiles caprices, se développèrent et reçurent un salaire proportionné au plaisir que procuroient des jouissances longtemps inconnues. Mais, on doit s'empresser de le dire, la plupart des possesseurs de ces richesses en faisoient le plus noble usage. Sous leurs auspices et à l'aide de leurs encouragemens, les beaux-arts se réveillèrent d'un trop long sommeil. Florence, Venise, Bologne, produisirent des peintres, des sculpteurs, des architectes, dignes émules de ceux dont l'antiquité a consacré les noms. Les belles-lettres, la poésie, illustrèrent Dante, Pétrarque, Boccace; de toutes parts une noble émulation, multipliant les encouragemens aux artistes et aux savans, préparoit le grand siècle de Léon X. Rome surtout, par la position que lui avoient enfin donnée les événemens politiques et ses rapports religieux avec toute la chrétienté, étoit, comme l'ancienne capitale du monde, un centre où toutes les richesses affluoient; où se consommoit une multitude d'objets de luxe; où la circulation perpétuelle des capitaux opéroit un mouvement commercial égal à celui que l'industrie produisoit dans les villes les plus manufacturières [2]; où la protection éclairée des pontifes et des grands enfantoit ces chefs-d'œuvre des arts que le voyageur ne peut considérer sans éprouver les plus vives émotions.

Je n'ai encore parlé que des développemens du commerce intérieur; mais puisque les richesses qui furent la source de l'éclat dont les républiques italiennes ont brillé, en même temps

[1] Muratori, *Antiquit. ital. medii ævi*, t. II, col. 897. Marin, t. V, liv. II, chap. IV. Uzzano, cap. XX. — [2] Uzzano, cap. LXVII.

qu'elles devinrent souvent la cause de leurs malheurs, étoient principalement le résultat du commerce extérieur, je dois exposer ce que nous en connoissons.

Les relations par voies de terre avec l'Allemagne et la France se multiplièrent; les circonstances qui, pendant la durée de près d'un siècle, fixèrent à Avignon le siége du gouvernement pontifical, accrurent surtout les communications avec ce dernier pays, et avec ceux qu'il falloit traverser pour les entretenir.

Mais, comme dans les siècles précédents, la navigation fut le plus puissant moyen de commerce, et les mêmes villes qui s'y livroient alors continuèrent d'en être les agens avec un succès et des profits toujours croissans.

Venise, Gênes, Pise, Florence, sont les plus célèbres; elles n'étoient pas les seules. Ancône continua de fleurir par l'industrie[1]; ses navigateurs, qui le plus souvent servoient d'intermédiaires au commerce de Florence avec l'Orient, fréquentoient le port de Constantinople[2], l'île de Chypre[3], les côtes de Barbarie[4]; elle étendit ses relations dans un grand nombre de villes de l'Europe et jusqu'à la Flandre[5]. Sa position sur l'Adriatique la mettoit dans la nécessité de ménager Venise, avec laquelle il ne paroît pas qu'elle ait eu de différends sérieux; et la continuation de ses rapports avec Gênes, par suite d'un traité fait en 1276[6], prouve qu'elle comprit tout ce qu'il y avoit pour elle d'avantageux à garder une prudente neutralité entre les deux rivales qui se disputoient le sceptre de la Méditerranée.

On peut en dire autant de quelques autres villes maritimes de la mer occidentale d'Italie, sur lesquelles Gênes exerçoit une sorte de patronage[7], comme Venise sur l'Adriatique; ce qui néanmoins, comme on en verra des exemples dans la suite, ne privoit pas ces villes du droit de faire des traités de commerce en leur propre nom.

Le royaume de Naples, qui, pendant les deux siècles dont je m'occupe, forma une souveraineté distincte de la Sicile, puisque ces pays divisés par la révolution de 1282 ne furent unis sous la même domination qu'en 1479, avoit un commerce fort actif.

[1] Pegolotti, pag. 11, 24, 35. — [2] Pegolotti, pag. 153 et suiv. — [3] Pegolotti, pag. 122 et 125. — [4] Pegolotti, pag. 278 et suiv. — [5] Pegolotti, pag. 242 et suiv. Uzzano, cap. VII. — [6] Forges, *Diss. sulle seconde moglie di Manfredi*, append. page 71. — [7] Federici, *Lettera sull' alcune memorie della republ. genovese*, pag. 32 et suiv.

La multitude et la variété des produits qu'on y recueilloit donnoient lieu à une exportation considérable qui le mettoit en relations avec Constantinople [1], la mer Noire [2] et avec tous les autres pays qui se livroient au commerce [3], surtout avec Marseille qui, de même que l'état de Naples, obéissoit à la maison d'Anjou. Mais ces relations furent sans doute soumises à l'influence des guerres terrestres et maritimes, dans lesquelles ce pays fut longtemps engagé; et ce n'étoit que dans une très-foible proportion que sa marine, toujours occupée à la guerre, prenoit part au commerce maritime. Le royaume de Naples possédoit quelques ports assez importans : les principaux étoient Gaëte, Amalphi, Brindes, Trani, Otrante.

On peut croire que Gaëte ne cessa point d'entretenir son commerce avec les côtes de Barbarie, où dès 1125 elle avoit un consulat [4]. Il paroît certain que les autres ports jouissoient des mêmes avantages [5]. Trani, qui continuoit d'avoir sur les côtes de la Syrie et probablement en Égypte les relations que j'ai indiquées, t. II, page v, étoit, ainsi que le constate un document de 1280, un grand dépôt de marchandises asiatiques [6].

La Sicile, soumise depuis la fin du XIII.e siècle aux rois d'Aragon, dut à cette cause des rapports plus suivis avec la Catalogne et l'orient de l'Espagne. Ses produits étoient un objet considérable d'exportation [7], non-seulement par les navires nationaux, mais par ceux des Génois, des Catalans et des navigateurs du Languedoc qui y jouissoient de plusieurs franchises, et qui, à leur tour, y portoient leurs productions industrielles [8]. Messine et Palerme en étoient les villes les plus commerçantes; les marchandises de tous les pays y abondoient [9]; indépendamment de leurs relations avec le royaume de Naples [10] et le reste de l'Italie constatées par des traités avec Venise de 1365, avec Gênes de 1292, avec Pise de 1316 [11], leur commerce avec la France est prouvé par un traité avec Narbonne de 1331. Ces villes commerçoient aussi avec l'Espagne, la Flandre, l'Angleterre, les côtes de Barbarie, l'Égypte, la Syrie, la Morée, l'île de Chypre, de Rhodes et Constantinople [12].

[1] Pegolotti, pag. 33, 35. — [2] Pegolotti, page 6. — [3] Pegolotti, pag. 101, 161, 185, 192. Uzzano, cap. IV, V, VI, XXIV, LIII. — [4] Federici, *Storia di Gaeta*, pag. 489. — [5] Pegolotti, pag. 122, 125. — [6] Forges, page 78. — [7] Pegolotti, pag. 22, 97. — [8] Pegolotti, page 101. — [9] Pegolotti, page 100. — [10] Pegolotti, pag. 98, 102. — [11] Pegolotti, pag. 104, 105. — [12] Pegolotti, pag. 24, 102, 103, 122, 125. Uzzano, cap. III, LIV, LVIII, LXXVIII et LXXXII.



Les îles de Corse et de Sardaigne, objets de contestations assez longues et assez vives entre les Pisans, les Génois et les rois d'Aragon, avoient aussi quelque part au commerce par l'exportation de leurs produits en diverses contrées [1]. Lorsque la Sardaigne eut passé sous la domination du roi d'Aragon, les relations de ce pays avec la Catalogne devinrent plus intimes.

Après cet exposé de l'ensemble du commerce italien, il est de mon devoir d'entrer dans plus de détails sur celui des républiques de Venise, de Gênes, de Pise et de Florence, qui ne cessa d'être mêlé aux guerres qu'elles soutinrent les unes contre les autres, guerres dont je n'ai cependant à m'occuper qu'autant que j'y serai contraint par la nécessité d'éclaircir les principaux faits relatifs à ce même commerce.

Venise.

Venise, la plus puissante de ces villes, en même temps qu'elle avoit un gouvernement plus capable de prendre des résolutions fermes et d'en poursuivre l'exécution avec constance, fut la première qui sentit la nécessité de recouvrer par des négociations les communications avec le Levant que la catastrophe de 1291 sembloit devoir interdire pour toujours. Une sorte de convention provisoire, faite en 1292 avec le gouverneur de Jaffa [2], lui donnoit l'espoir assez fondé que des démarches auprès du soudan d'Égypte seroient bien accueillies.

La situation politique de Venise lui commandoit de ne pas perdre un instant. Par une de ces mesures dont le succès peut seul justifier la hardiesse, sans les rendre plus justes, elle avoit, en 1270, sous prétexte de représailles contre les villes de Lombardie, proclamé sa souveraineté sur l'Adriatique, et assujetti à un tribut tous les navires qui la parcouroient. Cette mesure avoit excité un mécontentement général. Le pape, il est vrai, choisi pour arbitre, donna raison aux Vénitiens par un motif qu'eux-mêmes n'avoient point encore allégué; il déclara que Venise, défendant l'Adriatique contre les corsaires musulmans, avoit droit d'exiger une indemnité. Cette décision pouvoit étouffer quelques murmures, mais non convaincre et rapprocher les esprits. Un grand déploiement de forces devint nécessaire pour l'appuyer. D'un autre côté, Venise avoit été réduite à terminer en 1299 sa

[1] Pegolotti, pag. 110, 111, 122, 125. Uzzano, cap. LXXVII. Fanucci, t. III, page 220. — [2] Marin, t. V, page 91.



guerre contre les Génois par un traité humiliant qui lui interdisoit de naviguer pendant treize ans, avec des navires armés, dans la mer Noire et vers Constantinople [1]. Elle voyoit ainsi presque fermés pour elle l'accès de la capitale de l'empire grec, les voies du commerce asiatique par la haute Asie et les pays du Caucase.

Les vastes possessions qu'elle avoit acquises dans le continent de l'Italie, dans l'Istrie, la Dalmatie, le Vicentin, le Padouan, les îles Ioniennes, plusieurs de l'Archipel, la Morée; son commerce avec l'Allemagne, la Hongrie, la Pologne, et jusque dans la Russie; ses alliances avec les Bulgares et les peuples qui avoisinoient l'embouchure du Danube jusqu'à la Tauride; ses relations dans toute l'Italie, la France, l'Espagne, et jusqu'en Flandre et en Angleterre, lui offroient une multitude de points de commerce et des produits d'une grande importance [2].

Il falloit des débouchés, des moyens d'échange, et les marchandises asiatiques, de plus en plus désirées par les Européens, offroient les plus lucratifs.

Les Vénitiens pouvoient, il est vrai, s'en approvisionner dans la petite Arménie; mais toutes les autres villes commerçantes de la Méditerranée y étant admises avec une égale faveur, l'avide et orgueilleuse république y trouvoit une concurrence qu'elle redoutoit.

Des relations en Égypte et en Syrie pouvoient seules balancer la prépondérance de Gênes à qui ses établissemens dans la mer Noire n'eussent pas tardé à donner le monopole du commerce asiatique. Le sénat s'empressa dès 1302 [3] de renouveler avec le soudan un traité fait en 1262 sous de meilleurs auspices.

L'intérêt de ce dernier lui commandoit de n'être pas exigeant; mais la sévérité de la cour de Rome présenta plus d'obstacles. Soit par exagération de sentimens religieux, soit dans le but politique d'entretenir plus longtemps l'éloignement des chrétiens pour les musulmans, et de ne pas détruire l'espoir de nouvelles croisades, le pape avoit renouvelé la défense, sous peine d'excommunication, de porter aux ennemis de la foi, des bois de construction, des grains, des armes. C'étoit, par le fait, rendre

[1] Federici, *Lettera*, &c. pag. 34 et 35. — [2] Pegolotti, pag. 17 et 22. Uzzano, cap. XI. — [3] Marin, t. IV, page 273, le date de 1303; mais celle que je donne m'a été indiquée par M. de Hammer.



impossible tout commerce avec l'Égypte, où ces objets étoient presque la seule matière d'échanges avantageux, et où précisément le nouveau traité en favorisoit l'importation.

Le sénat de Venise se trouva, pendant quelque temps, dans l'impossibilité de faire auprès du pape, pour obtenir quelques modifications à ces mesures prohibitives, des démarches qui lui avoient réussi autrefois, comme on l'a vu tome II, pages xliij et xliv.

Une division s'étoit élevée entre le saint-siége et la république, à l'occasion de Ferrare. Le pape avoit soutenu ses prétentions et ses mesures militaires avec le secours des armes spirituelles. Il avoit mis la république sous l'interdit, prêché contre elle une sorte de croisade, provoqué les autres puissances à confisquer les propriétés vénitiennes, et n'avoit été que trop bien servi [1].

La paix fut enfin rétablie; la fierté du sénat s'abaissa jusqu'aux démarches les plus humiliantes pour rentrer en grâce avec le saint-siége; et des négociations pour obtenir la faculté de faire le commerce en Égypte devinrent possibles. Venise obtint, pour cinq ans, la faculté d'expédier six galères et quatre naves destinées à trafiquer avec les musulmans en Égypte et en Syrie [2].

Dès que cette concession eut été accordée, de nouvelles négociations eurent lieu avec le soudan. Les succès d'une guerre contre les Turcs, qui avoient ravagé les côtes de la Romanie, les rendirent faciles, en montrant que la république pouvoit être redoutable. Des traités successifs assurèrent aux Vénitiens la faculté d'entretenir un consul à Alexandrie, et de rétablir les comptoirs de Syrie [3].

Alors un service régulier de transports s'établit entre Venise et les pays musulmans. Deux flottes, l'une sous le nom de Syrie, l'autre sous celui d'Égypte, partoient périodiquement [4], et, après avoir relâché dans les états et les ports de la Grèce qui appartenoient aux Vénitiens, elles portoient, pour les échanger contre des marchandises asiatiques, les produits de ces contrées et les marchandises européennes qui affluoient dans les magasins de la république.

[1] Marin, t. V, page 331. — [2] Danduli, *Chron.* ap. Muratori, *R. I. S.* t. XII, col. 402. — [3] Marin, t. VI, page 136. M. de Sacy, *Chrestomathie arabe*, t. II, pag. 47 et 48. — [4] Sandi, liv. v, pag. 254, et liv. VIII, pag. 892.



Cette prospérité, quelque temps troublée par la rébellion de Candie que Venise réussit, quoique avec peine, à étouffer, donna à son commerce une impulsion qui excita la jalousie des Génois; elle fut accrue par l'alliance que Cantacuzène, empereur grec, fit avec leurs rivaux, comme on l'a vu page lviij. Le petit nombre des navires vénitiens qui naviguoient dans la mer Noire furent pillés. Après une guerre de sept ans, dans laquelle les Catalans lui servirent d'auxiliaires, Venise, ne redoutant pas moins la versatilité de l'empereur grec, qui avoit été forcé de faire une paix désavantageuse avec les Génois, que les armes de ses ennemis, fut réduite à consentir en 1365 un traité plus humiliant encore que les précédens, par les nouvelles limitations qu'il apportoit à son commerce dans la mer Noire [1]. Elle n'en reconnut que mieux la nécessité de multiplier et d'étendre ses relations en Égypte et en Syrie.

Mais une entreprise à laquelle le gouvernement vénitien prit part contre les règles de sa prudence ordinaire interrompit cette situation favorable et manqua de la faire cesser sans retour.

Le roi de Chypre, d'accord avec le grand maître de Rhodes, espérant mettre fin aux déprédations que les émirs de Syrie et le soudan leur faisoient éprouver sans discontinuation, conçut le hardi projet d'attaquer Alexandrie.

C'étoit une nouvelle croisade. L'idée en fut vivement saisie par le pape; il engagea les Vénitiens à y prendre part. Le désir de plaire au souverain pontife, l'espoir d'un succès qui auroit évidemment fait passer le commerce de l'Égypte dans leurs mains, sans aucune des charges et des restrictions humiliantes qu'il leur falloit subir, les entraînèrent. Déjà Alexandrie étoit, à leurs yeux, une conquête dont les guerriers auroient eu la gloire et Venise tout le profit.

Alexandrie fut effectivement prise en 1366 et la flotte égyptienne incendiée; mais l'approche du soudan, avec une forte armée, obligea les alliés à se retirer au bout de quatre jours, et, pour quelques richesses d'un moment, ils laissèrent en Égypte la haine la plus vive contre les chrétiens. Tous furent mis aux fers, les marchandises confisquées, les comptoirs détruits [2], et Venise ouvrit trop tard les yeux sur l'imprudence de cette agression.

[1] Marin, t. VI, page 129. — [2] Macrisi, cité par M. de Sacy, *Chrestomathie arabe*, t. II, page 49, dans ses notes sur Khalyl-Dhaheri.



L'adresse des négociateurs, l'or répandu à propos, conduisirent les choses à un point tel que la république persuada au soudan qu'elle étoit étrangère à l'entreprise, et la rendirent médiatrice d'un traité entre ce souverain et le roi de Chypre.

A peine Venise avoit échappé à ce danger que la révolte de ses colonies, des guerres en Italie, et une plus redoutable encore contre les Génois, connue sous le nom de guerre de la Chiozza, la réduisirent à un point tel que, sa flotte ayant été détruite en 1379 par Lucien Doria, elle fut près de tomber au pouvoir de ses implacables ennemis. L'histoire a consacré les noms de deux citoyens dont la vertu et le courage, dignes des temps antiques, sauvèrent leur patrie [1]. Une paix désavantageuse, mais nécessaire, conclue par la médiation du comte de Savoie, en 1381, mit fin à cette crise [2]. Un dévouement semblable à celui qui avoit repoussé l'ennemi se manifesta dans toutes les classes des citoyens pour rétablir la fortune publique et la marine nationale.

Convaincue qu'il n'y avoit plus moyen, surtout d'après les clauses du dernier traité, d'essayer les moindres tentatives de commerce dans la mer Noire, Venise y renonça presque entièrement; elle n'en fit même qu'un assez restreint à Constantinople, où la prépondérance des Génois et leurs hostilités contre les navires vénitiens avoient forcé ces derniers à demander un mouillage qui leur permît d'éviter les occasions de rixes avec les habitans de Galata [3]. La république renouvela ses traités en Égypte, y obtint des modérations de droits, se livra au soin d'approvisionner de marchandises asiatiques toutes les côtes de l'Europe jusques à l'Angleterre et la Flandre, et ne trouvant, de ce côté, de rivalité que dans les Catalans, dont elle pouvoit facilement déjouer la concurrence, elle obtint le monopole du commerce européen. Des orages passagers, tels que des guerres quelquefois malheureuses contre les Génois, les pillages de Tamerlan, suspendirent de temps en temps l'exportation des marchandises asiatiques et les rendirent plus rares et plus chères; mais ces pertes étoient promptement réparées, et les Mémoires du maréchal de Boucicaut, qui, dans l'intérêt des Génois, causa plusieurs fois des dommages considérables aux magasins des

[1] Chinazzo, *Cronic. de la guerra di Chiozza,* apud Murat. *R. I. S.* t. XV. — [2] Marin, t. VI, page 206. — [3] Manusc. ap. Filiasi, *Memorie storiche dei Veneti,* t. V, part. II, cap. XLVII.

Vénitiens en Syrie, s'accordent avec les historiens pour attester que les armemens de la république couvroient les mers.

Instruite par l'expérience de 1366 et sacrifiant tout au désir de gagner, Venise souffroit que ses sujets éprouvassent en Égypte une multitude de vexations et d'humiliations; elle n'osa s'armer en faveur du roi de Chypre, son allié, que les musulmans avoient fait captif après avoir pillé sa capitale; se borna au rôle de médiatrice; traita de la rançon du prince, en avança le prix, et se concilia ainsi l'amitié de deux souverains qu'elle avoit intérêt de ménager.

Cette politique lui réussit. Maîtresse de l'Adriatique, elle s'assura le commerce de la haute Italie par l'acquisition du Frioul, de la Marche Trévisane, du Padouan et d'un grand nombre d'autres petites principautés. Lorsqu'elle ne pouvoit porter son commerce avec son empire dans les lieux voisins, elle stipuloit des traités avantageux : tels sont, entre autres, les deux de l'année 1327 avec Côme et Brescia [1]. Elle multiplia ses établissemens sur les côtes de la Grèce, acquit l'île de Négrepont, intervint souvent avec succès dans les querelles qui divisoient la famille impériale de Constantinople, et dans celles que l'empire avoit avec les Génois de Galata; et, si elle ne reprit pas son ancienne prépondérance dans la mer Noire, ses navigateurs ne restèrent pas totalement étrangers au commerce asiatique qui avoit lieu de ce côté.

Venise n'avoit pas moins d'avantages dans ses relations avec les côtes de Barbarie; elle fit en 1305, 1317 et 1320 des traités avec le souverain de Tunis [2]; en 1356 avec celui de Tripoli [3]; et Léon atteste que les commerçans vénitiens fréquentoient les côtes de Fez [4].

J'ai donné plus haut, en parlant du commerce général de l'Italie, quelques détails sur l'industrie manufacturière de Venise; je n'ai besoin de rappeler ici que ce qui concerne deux branches spéciales de commerce, celui du blé et celui du sel. L'approvisionnement de la ville étoit l'objet du premier; le gouvernement l'avoit assuré, pour les besoins ordinaires, par des traités avec les pays du continent qui produisoient du blé, et par un grand développement donné à l'agriculture dans les parties de

[1] Marin, t. VI, pag. 272 et 275. — [2] Marin, t. IV, pag. 285 et 287; t. VI, page 332. — [3] Marin, t. IV, page 289; t. V, page 45. — [4] Léon, fol. 54 c.

l'empire grec appartenant à la république, notamment dans l'île de Candie. Les stipulations avec les rois de Sicile, avec le soudan d'Égypte et les souverains de Barbarie, assuroient les ressources extraordinaires, au défaut des premières. Souvent le résultat de ces mesures mit les Vénitiens en état de fournir eux-mêmes du blé à d'autres pays [1]. Le commerce du sel, dont j'ai déjà parlé, t. II, page liv, n'étoit pas borné aux seuls besoins locaux, ou au monopole que le gouvernement exerçoit dans les pays de sa domination; il étoit un objet considérable d'échange avec les étrangers; et comme une grande partie du sel étoit extraite de la mer Noire et de la Barbarie, il fournissoit un aliment à la navigation [2].

Le commerce destiné à introduire en Europe les productions de l'Asie et de l'Afrique est ce qui doit particulièrement m'occuper. Quoiqu'en général ce commerce ait été maritime, ou du moins quoique cette voie ait été la plus étendue et la plus importante, Venise ne négligea aucun des moyens qui pouvoient lui permettre de le faire par les voies de terre, avec les contrées qui l'avoisinoient et toutes celles où cette voie étoit la seule praticable. Elle employa, pour s'en assurer les moyens, la force quand cela lui fut possible, et l'habileté des négociations; ainsi par un traité de 1352 avec un prince bulgare [3], par un autre de 1346 avec un souverain de Bosnie, renouvelé par celui de 1444 [4], traités qui en supposent de plus anciens, Venise, voulant apporter un remède aux difficultés de ses rapports avec la mer Noire pendant les guerres avec Gênes, se lioit de plus en plus avec les états qui bordent le Danube, et s'assuroit la faculté de les traverser.

Mais il est convenable d'entrer dans plus de détails sur les relations maritimes.

Au commencement du XV.e siècle, vingt-cinq mille matelots, tirés en grande partie du littoral et des îles, montoient plus de trois mille bâtimens de commerce, sans compter un nombre considérable de petites embarcations. Une grande partie de ces bâtimens étoit d'une construction particulière, dont la capacité permettoit d'y placer beaucoup de marchandises en même temps qu'ils étoient disposés de manière à résister aux attaques et même de prendre l'offensive [5]. Cette marine marchande, dissé-

[1] Marin, t. V, pag. 24 et suiv.— [2] Marin, t. V, pag. 42 et suiv.— [3] Marin, t. IV, pag. 174.— [4] Filiasi, t. VI, part. II, pag. 233. Marin, t. IV, page 178.— [5] Marin, t. III, pag. 192 et suiv.

minée dans toutes les parties de la Méditerranée, étoit protégée par un grand nombre de galères armées aux frais de l'état; quelquefois, lorsque les besoins des escortes et ceux de la guerre ou la sûreté des côtes ne rendoient pas indispensable l'emploi de toutes ces galères, l'état en louoit ou même en concédoit gratuitement l'usage à des particuliers. On peut aussi croire que dans les temps où le besoin de la défense n'appeloit point les armateurs à servir la patrie, le gouvernement ne s'opposoit pas à ce que ceux-ci se missent au service de puissances étrangères; et très-probablement la marine vénitienne, par suite de ses rivalités avec celle des Génois qui servoient le roi de France, prêta quelquefois des secours à celui d'Angleterre [1].

Tous les ans la république expédioit des escadres dont elle accordoit le privilége à des compagnies, ce qui, par le fait, leur assuroit, pendant la durée de cette concession, le monopole pour le commerce des pays vers lesquels ces convois étoient dirigés. Le nombre en a varié; il paroît qu'il a été jusqu'à sept [2].

L'un composé de huit ou dix galères alloit en Romanie.

Le second étoit destiné pour Tana, et le troisième pour Trébisonde. La régularité et l'importance de ces deux convois durent dépendre souvent des chances des guerres contre les Génois.

Le quatrième étoit pour l'île de Chypre et l'Arménie.

Le cinquième pour la Syrie; la mer étoit de ce côté, plus que dans une autre partie, infestée de pirates; les navires vénitiens les poursuivoient avec tant d'activité que, d'après un proverbe musulman, ils ne laissoient pas même boire l'eau de la mer de Chypre aux corsaires [3].

Le sixième, qui se rendoit en Égypte et en Barbarie, étoit composé de sept galères. Les unes entroient dans le port d'Alexandrie, tandis que les autres alloient négocier sur les côtes de Barbarie, d'où elles rapportoient des cargaisons à Alexandrie; elles se rendoient ensuite de cette ville en Barbarie pour y porter des marchandises achetées en Égypte, en rapportoient des retours, et l'escadre entière partoit pour Venise, chargée de productions orientales.

[1] Marin, t. VII, pag. 14 et 15. — [2] Manuscrit de 1433, indiqué par Graberg, *Antologia*, août 1831, page 38. Uzzano, cap. XI. Marin, t. V, pag. 192 et suiv.; t. VII, pag. 298 et suiv. Frescobaldi, page 74. Breydenbach, *Peregrinatio Hierosolymitana*, pag. 222. — [3] Marin, t. VII, page 303.

Le septième passoit le détroit de Gibraltar, longeoit les côtes de l'Espagne, du Portugal, de la France, et se rendoit en Angleterre et en Flandre; il lui étoit interdit de faire aucun chargement en route et de rien vendre en allant, sinon des marchandises sorties du port de Venise. Mais au retour les navires pouvoient prendre des marchandises et les débiter où ils vouloient [1].

Des règlemens fixoient le nombre des navires dont les convois étoient composés et des hommes qui devoient les monter; les lieux où l'on pouvoit débarquer; l'espèce et la quantité de marchandises dont pouvoient être composés les expéditions et les retours. Les importations des objets destinés à être employés aux échanges contre des marchandises asiatiques étoient affranchies de taxes, ou, lorsque la nécessité en faisoit établir, elles étoient extrêmement modérées. Par ce moyen Venise soutenoit sans désavantage la concurrence avec les pays qui fabriquoient mieux et à meilleur marché certaines étoffes et notamment celles de laine. Maîtres presque exclusifs des denrées asiatiques, les commerçans vénitiens recevoient, par des échanges dont ils étoient en quelque sorte arbitres, les draps de la Flandre, de la France dont les qualités étoient supérieures à celles qu'on fabriquoit dans leur ville, et portoient ensuite ces mêmes objets, perfectionnés par la teinture, dans le Levant pour y acheter des marchandises [2].

La république avoit successivement apporté des entraves au commerce des étrangers, d'abord en frappant d'un droit égal à la moitié de leur valeur les marchandises du Levant qu'ils expédioient de Venise; ensuite en leur interdisant tout à fait ce commerce, et surtout en ne permettant pas aux Vénitiens de s'associer avec eux. [3]. On ne pouvoit débarquer ailleurs qu'à Venise les marchandises du Levant destinées à des pays étrangers, ou celles de ces pays destinées au Levant [4]; il n'y avoit pas même d'exception pour celles qu'on destinoit à la consommation des lieux placés sous la domination vénitienne [5].

Dans tous ces règlemens, à travers une multitude de détails et de précautions qui s'accorderoient mal avec les principes actuels d'économie politique, on voit sans cesse le système du gouverne-

[1] Pegolotti, pag. 140. Marin, t. VI, page 269. — [2] Marin, t. V, pag. 137. — [3] Pegolotti, chap. XXXI. Marin, t. VIII, pag. 143. — [4] Marin, t. VII, pag. 343. — [5] Marin, t. VII, pag. 347.



ment, qui vouloit à tout prix assurer aux Vénitiens tous les avantages et les profits du commerce européen, et alimenter l'industrie par l'industrie même [1]. C'étoit le moyen d'assurer aux manufactures du pays une occupation permanente, en ne les laissant jamais manquer des matières indispensables pour leurs travaux. A la longue ce système pouvoit cesser de produire les fruits qu'on espéroit en l'établissant. Le désir des autres peuples d'échapper à ce monopole pouvoit leur dicter quelques mesures de représailles, semblables à celles que Ferdinand et Isabelle prirent en 1485 [2]; il pouvoit les pousser à des tentatives pour s'ouvrir de nouvelles directions commerciales. Mais l'incertitude de cet avenir, et même le peu de probabilités qu'il offroit, à l'époque où le sénat vénitien prenoit les mesures dont je parle, semblent justifier sa conduite, en même temps qu'on ne peut nier les avantages et les richesses que la république dut longtemps à la politique commerciale de son gouvernement.

Cette brillante situation fut exposée avec un louable orgueil par le doge Moncenigo, dans un discours qu'il adressoit au sénat en 1421 [3]. Tout porte à croire que le tableau étoit assez exact, quoique peut-être un peu flatté. Si les chefs des autres états européens, livrés alors au commerce, avoient, soit pour célébrer la gloire de leur patrie, soit pour conserver la mémoire de leur administration, imité le doge vénitien, l'histoire du commerce n'offriroit pas tant d'obscurités et de lacunes.

On peut croire cependant que ce grand commerce étoit souvent mêlé de variations, inévitables dans la situation mêlée de prospérité et de revers que les guerres maritimes occasionoient; et, tout en supposant quelque exagération dans le nombre de faillites qu'un écrivain de Florence reprochoit aux Vénitiens dans le xv.e siècle [4], il est probable que ces catastrophes particulières devoient arriver quelquefois.

Peu d'années après, cependant, les relations de Venise avec l'Égypte éprouvèrent une fâcheuse atteinte. En 1442 le soudan chassa les commerçans vénitiens de ses états et confisqua leurs propriétés; et ce qui prouve, sans que l'histoire nous ait donné des éclaircissemens sur ce point, que l'influence de la république

[1] Marin, t. V, pag. 296. — [2] Navarette, *Colleccio de las viagges*, t. II, doc. 9 et 10. — [3] Marin, t. VII, pag. 153; t. VIII, pag. 335. — [4] Benedetto Dei, *Chron. ined.* apud Pagnini, t. II, pag. 236.

étoit fort atténuée dans ce pays, c'est que, lorsque le soudan se relâcha de sa rigueur, elle dut cet avantage à l'entremise des facteurs du célèbre négociant français Jacques Cœur.

Un autre événement plus fatal à la civilisation frappa encore le commerce des Vénitiens. Constantinople succomba sous les coups de Mahomet II en 1453. Ils avoient défendu la ville, et leur amiral Justiniani étoit tombé en combattant avec gloire. La république n'obtint qu'avec peine et au prix des plus dures humiliations, par un traité de 1454, renouvelé en 1478 [1], une partie des faveurs que le vainqueur avoit laissées aux Génois.

Cependant le sénat sut habilement profiter des inquiétudes que l'ambition de Mahomet inspiroit au soudan d'Égypte, pour y rétablir avec un nouvel avantage ses anciennes relations par un traité de 1461 [2].

Vers la même époque, un de ces événemens qu'on appelle hasards, dont les hommes habiles savent profiter, servit la république en lui offrant une grande compensation.

Une Vénitienne avoit épousé le roi de Chypre, et le sénat prévoyant avoit voulu, sous prétexte d'honorer davantage l'alliance royale, qu'elle fût d'abord adoptée par la république. Elle devint veuve et tutrice d'une fille en bas âge, qu'elle perdit au bout de quelques années.

Le sénat vénitien la contraignit en 1485 d'abdiquer au profit de la république [3]; et cette acquisition d'une île voisine de la Syrie, de l'Égypte et de l'Arménie, fut d'un prix inestimable.

Mais elle ne pouvoit procurer un équivalent des suites que devoit avoir, tant pour le commerce de Venise que pour tout celui de la Méditerranée, le passage dans les Indes par le Cap de Bonne-Espérance, qui venoit d'être accompli par les Portugais; et les tentatives du sénat auprès du roi de Portugal pour conserver quelque portion de l'ancien monopole furent inutiles.

L'histoire du commerce de Gênes est, sous presque tous les rapports, liée à celle de Venise, de Pise et de la Catalogne, avec lesquelles cette république soutint, pendant les XIV.e et XV.e siècles, des guerres acharnées, dont le commerce étoit toujours le prétexte ou la cause. Gênes.

[1] Marin, t. VII, pag. 151 et 283. — [2] Sanuto, *Vita dei duchi*, apud Murat. *R. I. S.* t. XXII, col. 1169. — [3] Leibnitz, part. I, pag. 450.



La grande catastrophe du royaume de Jérusalem, en donnant la crainte que les ports de la Syrie et de l'Égypte ne fussent pour toujours fermés aux Européens, rendoit plus importans que jamais les établissemens génois sur la mer Noire. Les états rivaux de cette république en éprouvoient une jalousie qui fut portée au point qu'un historien de Venise accuse les Génois d'avoir aidé le soudan d'Égypte à s'emparer de la ville de Saint-Jean d'Acre [1], reproché qui paroît démenti par le fait que la colonie de Caffa donna des secours à la ville de Tripoli, comme on l'a vu page x.

Quoi qu'il en soit, Gênes apprécia très-bien la situation nouvelle et avantageuse dans laquelle les événemens la plaçoient sous les rapports commerciaux : elle en abusa. Sans motifs légitimes, elle rompit une trêve qui existoit entre elle et Venise, et refusa de faire droit aux justes réclamations de cette dernière. Le sort des armes, qui n'est pas toujours le triomphe du bon droit, favorisa les Génois. Des victoires signalées, remportées par eux aux combats d'Ajazzo et de Curzola, réduisirent la république de Venise à consentir, en 1299, le traité désavantageux dont j'ai parlé page lxx.

C'étoit sous ces brillants auspices que s'ouvroit, pour les Génois, le XIV.e siècle.

Leur puissance étoit immense du côté du Bosphore et de la mer Noire : ils y possédoient de vastes et riches établissemens [2].

Ceux sur lesquels les historiens nous ont laissé le plus de renseignemens sont Phocée, Galata, appelé aussi Péra [3], et Caffa.

Le premier consistoit dans l'exploitation des célèbres mines d'alun, qui ne le cédoit en qualité qu'à celui de Trébisonde, et dont l'importation considérable pour les teintures dans les fabriques européennes étoit d'un profit immense.

Néanmoins cette concession n'étoit point sous le régime de la métropole : elle avoit été faite à un particulier par l'empereur grec, moyennant une redevance annuelle [4]; mais elle occupoit un grand nombre de Génois; elle procuroit des bénéfices de transports et de ventes considérables au commerce de la république. Les chefs de cet établissement méritèrent quelquefois le

[1] Sanuto, *Vita dei duchi*, apud Murat. *R. I. S.* t. XXII, col. 578.— [2] Ducas, *Hist. bysant.* cap. XXV.— [3] Rhamnus. *De bello Constantinop.* pag. 73. Stella, ad ann. 1304.— [4] Pachymère, *Hist. Mich. Paleolog.* t. I, lib. V, cap. XXX. Ducas, lib. XXV, pag. 90.

reproche d'avoir, par un vil amour du gain, trahi leurs devoirs envers l'empire grec, en secourant les Turcs, ses ennemis.

Quant aux établissemens de Caffa et de Galata, sur lesquels j'ai donné des détails suffisans, pages ix et lv, ils étoient de véritables colonies formées par la métropole, en vertu de traités avec les souverains locaux; recevant des ordres et des lois du gouvernement génois, et régies, quoique sans doute par des moyens différens, en raison de la différence dans leur origine et de leur position, par des magistrats qu'il nommoit et dont il régloit les pouvoirs.

A la même époque où ses victoires sur Venise lui assuroient la domination du Bosphore et de la mer Noire, et le commerce presque exclusif dans ces parages [1], Gênes avoit étendu sa puissance sur la Méditerranée, et s'étoit emparée de la Corse, jusque-là possédée par les Pisans.

Mais elle trouvoit, de ce côté, dans les Catalans, des rivaux et des ennemis non moins redoutables que les Vénitiens; les guerres presque continuelles que faisoient naître l'intérêt du commerce, et les prétentions de l'un et de l'autre peuple sur la Sardaigne, furent marquées par la plus horrible barbarie.

Cette suite continuelle de guerres développoit de plus en plus dans les Génois une habileté maritime et un courage qui furent longtemps leur caractère distinctif [2]. Aucune nation peut-être n'eut de marins plus entreprenans. Un grand nombre même, ne suivant que l'impulsion de leur audace et de leur intérêt, faisoient des expéditions et jusqu'à des conquêtes pour leur propre compte [3]; ils étoient souvent avoués, quelquefois ils étoient, sinon désavoués formellement, du moins abandonnés à leurs forces particulières par le gouvernement, selon que l'intérêt politique ou la faction dominante leur accordoit ou leur retiroit l'appui de l'état.

Cette époque, si remarquable pour la puissance de la marine militaire des Génois, ne le fut pas moins pour leur commerce.

Ce n'est que par occasion et par une sorte de hasard qu'on en trouve des traces dans les écrivains; mais le peu de notions qu'ils nous donnent suffit pour prouver combien ce commerce étoit considérable. On voit qu'au moment où la guerre acharnée,

[1] Pachymère, liv. II, chap. XXXII. — [2] Federici, pag. 58 et suiv. — [3] Pachymère, liv. V, chap. XXX.

dite *de la Chiozza*, existoit entre Venise et Gênes, un amiral vénitien pourchassa, dans les parages de l'île de Rhodes, un navire génois, dont la cargaison, composée de mousselines, d'étoffes de soie, d'or et d'argent, étoit évaluée à quinze cent mille ducats. Ces marchandises étoient asiatiques; mais la quantité de celles que les Génois portoient en Asie pour les échanges n'étoit pas moins considérable. On voit encore qu'un autre amiral vénitien captura deux navires catalans chargés pour le compte de Génois, dont les cargaisons étoient évaluées, l'une à vingt mille ducats de Venise, l'autre à quarante-quatre mille [1]. Cette seule circonstance suffit pour révéler l'étendue du commerce génois; car, à une époque où le droit des gens maritime n'admettoit pas le principe que le pavillon couvre la marchandise, ce chargement, pour le compte génois sur des navires catalans, ne peut s'expliquer par le désir d'éviter les captures ennemies. Il prouve donc l'étendue d'un commerce auquel les navires nationaux ne suffisoient pas. Ce même fait, en nous apprenant qu'une grande partie de ces marchandises étoit de fabrication française, constate l'activité des relations de Gênes avec la France. Nous verrons en effet plus bas les priviléges qu'elle avoit obtenus dans ce royaume.

Gênes n'avoit pas la souveraineté absolue de tout le littoral connu vulgairement sous le nom de rivière de Gênes; plusieurs des villes qui y sont situées, telles que Savone, Oneille, Albinga, Monaco, Vintimille, formoient des états indépendans ou avoient des souverains particuliers. C'est ainsi qu'il existe des traités de Savone avec la Catalogne de 1356 et 1393 [2], et que d'autres avoient eu lieu au XIII.[e] siècle. Mais Gênes exerçoit dans ces parages un véritable protectorat jusqu'à Nice [3], ce qui la mettoit en relations habituelles avec Marseille, tant par les voies de mer que par celles de terre, et avec les ports du Languedoc.

Nonobstant des mésintelligences passagères, nées de quelques intérêts commerciaux, les rapports des Génois avec la France étoient très-suivis. Leurs navires abordoient jusqu'à Calais, dès le commencement du XIV.[e] siècle [4], et des escadres armées par des particuliers se mettoient au service des rois.

[1] Chinazzo, *Cronica della guerra de Chiozza*, ap. Murat. *R. I. S.* t. XV, col. 746 et 747. — [2] Capmany, *Memorias*, t. II, pag. 135 et 184. — [3] Federici, pag. 34. — [4] Lefèvre, *Hist. de Calais*, t. I.[er], page 692.

Gênes n'eut pas un commerce moins actif avec l'Allemagne et la haute Italie.

Une partie des productions de ces pays, destinées aux échanges d'outre-mer qui n'étoient pas expédiées pour Venise, passoient à Gênes par Milan [1]. Il est probable que le prix en étoit principalement soldé avec des marchandises asiatiques. Mais ce que j'ai dit plus haut du commerce intérieur de l'Italie ne permet pas de douter aussi que les produits de l'industrie génoise n'entrassent pour une quantité assez considérable dans la balance de ce commerce.

Les Génois entretenoient aussi des relations avec l'Italie centrale et méridionale, quoique fréquemment interrompues par l'état de guerre. Celles avec la Sicile dépendoient surtout de la situation politique des affaires. On connoît entre ces pays deux traités de 1276 [2] et de 1292 [3]. Gênes avoit une loge ou bourse de commerce à Messine au XIV.e siècle [4].

Le commerce des Génois n'étoit pas moins actif avec l'Espagne, nonobstant les guerres continuelles entre eux et les Catalans. Ils étoient, en vertu d'un traité de 1278 [5], en relations avec le royaume de Grenade, qui pendant les XIV.e et XV.e siècles occupoit encore une partie de l'Espagne.

Des documens de 1316 et de 1335 constatent aussi qu'ils faisoient des importations de marchandises, et notamment d'alun, en Angleterre [6], et qu'ils trafiquoient en Écosse [7].

Le commerce lointain des Génois ne consistoit pas seulement dans celui qu'ils faisoient par la voie de leurs établissemens de Galata et de Crimée, ou par les ports de l'Arménie, de l'Asie mineure et de la Syrie, dans l'Asie centrale, dans l'Inde et la Chine, comme on l'a vu page xxvij. Ils continuèrent d'avoir des relations actives sur la côte de Barbarie, par suite des traités faits au XIII.e siècle, car on n'en connoît pas qui appartiennent aux deux suivans. Ces relations furent un moment troublées par l'entreprise hardie d'un Génois, qui s'empara de Tripoli, en pilla les richesses et vendit ensuite sa conquête [8]. Mais le gouvernement eut la prudence de le désavouer.

[1] Uzzano, cap. LXXXI. — [2] Forges, pag. 6. — [3] Capmany, t. IV, pag. 14. — [4] Pegolotti, pag. 100. — [5] *Notices des manuscr.* t. XI, page 27. — [6] Rymer, t. II, part. II, pag. 24, 59; part. III, pag. 152. — [7] Rymer, t. II, part. I, pag. 98. — [8] Matt. Villani, ap. Muratori, *R. I. S.* t. XIV, col. 334.

Quelle que fût la puissance de Gênes à Constantinople et du côté de la mer Noire, elle resta liée avec l'Égypte, par suite d'un traité fait en 1290 [1]. Elle y avoit un consul en 1384 [2]. Les seuls traités connus qui appartiennent à l'époque dont je m'occupe sont de 1419 et 1431 [3]. Ce dernier nous donne la preuve que l'intérêt commercial l'emportoit sur toutes les considérations d'humanité et de religion; les ambassadeurs consentirent que le soudan fît la traite des esclaves à Caffa. Un Génois, que la Broquière rencontra dans ses voyages d'Asie, faisoit ce trafic [4], et un statut, certainement antérieur à 1415, laisse entrevoir que les Génois avoient à leur service des esclaves mahométans.

Il est facile de juger combien un commerce aussi étendu et aussi actif devoit accumuler de richesses et développer de luxe dans la capitale [5].

Ce fut dans ce temps de prospérité qui élevoit les fortunes des particuliers à un degré de splendeur dont les palais de Gênes rendent encore témoignage, que l'état fonda ou plutôt consolida la banque de Saint-Georges [6], l'un des établissemens financiers les plus remarquables du moyen âge, qui rendit des services immenses à l'état, et fut souvent utile non-seulement aux nationaux, mais aux étrangers; non-seulement aux particuliers, mais aux souverains eux-mêmes.

Cependant les révolutions dont cette république turbulente étoit sans cesse le théâtre ne permirent jamais qu'elle recueillît tous les avantages qu'auroient dû lui procurer l'habileté de ses amiraux, l'intrépidité de ses marins, l'esprit entreprenant et les immenses capitaux de ses commerçans.

Comme les autres villes de l'Italie, à l'exception de Venise qui sut se maintenir calme au milieu des révolutions, Gênes étoit déchirée par les factions des Guelfes et des Gibelins, quoique cependant le parti des papes y ait presque toujours triomphé, précisément parce qu'il étoit le plus populaire. Mais les haines de quelques familles nobles qui, se couvrant sans cesse du prétexte du bien public, se disputoient le gouvernement, l'esprit démocratique qui armoit souvent le peuple contre toutes les familles nobles, sans distinction, ajoutoient à ces causes de

[1] *Notices des manuscrits,* t. XI, pag. 34. — [2] Frescobaldi, pag. 37. — [3] *Notices des manuscrits,* t. XI, page 71. — [4] *Mém. de l'Institut, Sciences morales,* t. V, page 510. — [5] Fanucci, t. III, pag. 171. — [6] M. Lobero, *Memorie storiche della banca di S. Giorgio,* Genova, 1832.

désordres. Presque toujours ces révolutions précipitoient la république dans des partis désespérés; c'est ainsi qu'en 1353, pour échapper aux dangers d'une guerre contre Venise et les Catalans, elle s'étoit donnée à Visconti [1], dont elle secoua le joug trois ans après.

L'esprit de faction étoit tel dans cette malheureuse république, que ses alliances ou ses guerres, si pourtant on en excepte celles contre Venise et Pise, étoient décidées plus encore par la couleur politique que par l'intérêt commercial. Il étoit porté à un si haut degré d'exaspération que les exilés étoient réduits à se faire justice par la force, et à solder des troupes contre leurs adversaires [2].

L'année 1323 en fournit un terrible exemple. Un grand nombre de Guelfes, expatriés et proscrits par les Gibelins, armèrent en course, et parcoururent la Méditerranée, pillant indistinctement les navires génois et ceux des autres peuples, ce qui leur procura un butin de plus de trois cent mille florins. Enhardis par ces succès et poussés par l'esprit de vengeance contre les auteurs de leur proscription, ils se portèrent vers la mer Noire, où ils firent de nouveaux pillages. Un chef de Turcs, maître de Sinope, les reçut, les accueillit, et par trahison les massacra pour s'emparer de leurs trésors [3].

Quelquefois cependant l'intérêt commun, produisant ce qui auroit dû n'être inspiré que par l'amour de la patrie et de l'humanité, amenoit des réconciliations. On en trouve un exemple trop rare pour que j'omette de le citer. En 1332, à l'approche d'une guerre contre les Catalans, les vengeances, les proscriptions, qui s'étendoient jusque sur les enfans, exposoient la république à rester sans défense contre ses ennemis; les partis suspendirent leurs haines, s'en rapportèrent à l'arbitrage de Robert, roi de Naples, et acceptèrent des conditions qui, rétablissant chacun dans ses droits, produisirent l'union de tous contre l'ennemi extérieur [4].

Ces convulsions intestines amenèrent nécessairement le déclin de la puissance génoise. Tandis que Venise, sa rivale, prospéroit, sous un gouvernement qui avoit ôté au peuple toute influence dans les affaires politiques, un excès contraire occa-

[1] Marin, t. VI, page 109. — [2] Fanucci, t. III, pag. 193. — [3] Stella, ap. Murator. *R. I. S.* t. XVII, col. 1051. Giov. Villani, col. 541. — [4] *Id.* col. 715.

sionoit à Gênes la perte de l'état et la chute de l'ancienne prospérité.

La dernière moitié du XV.e siècle n'est plus remarquable, en ce qui concerne cette république, que par ses troubles domestiques, ses révoltes contre les maîtres qu'elle se donnoit et dont elle se lassoit bientôt, ou par les guerres sans cesse renaissantes entre les princes qui s'en disputoient la souveraineté.

Pise. Pendant le XIII.e siècle les Pisans s'étoient élevés, par leur industrie manufacturière, et surtout par la navigation et le commerce, à un degré de grandeur qui, plus d'une fois, les mit en état de lutter avec gloire et succès contre les Vénitiens et les Génois. La funeste bataille de la Meloria, en 1284, avoit singulièrement diminué leurs forces et augmenté celles des Génois, leurs implacables ennemis [1].

La haine entre les deux peuples ne put que s'accroître lorsque la perte de la Terre Sainte eut détruit les relations des Pisans, du côté de la Syrie, sans leur laisser la possibilité d'obtenir, du côté de la mer Noire, une concurrence à laquelle ils furent obligés de renoncer par un traité de 1299. On a vu, page IX, que le port possédé par Pise vers l'embouchure du Tanaïs tomba probablement entre les mains de ses ennemis, et finit par être détruit par les Tartares.

Épuisée par les guerres maritimes précédentes, n'ayant qu'un territoire borné, qui ne fournissoit pas aux expéditions qu'il falloit renouveler sans cesse, et à la lutte qu'elle soutenoit sur terre contre la plupart des villes de Toscane, engagées dans un parti politique opposé à celui qu'elle avoit embrassé, Pise marcha rapidement vers sa décadence.

Son port à l'embouchure de l'Arno avoit été détruit dans la dernière guerre contre Gênes [2], et le trop fameux comte Ugolin n'avoit pu y faire que de modiques réparations en 1285 [3].

Presque réduite à la rade de Livourne, dont la séparoient des marais difficiles, et où ses ennemis pouvoient aisément lui causer de grands dommages, elle y fit construire une tour destinée à la défendre et à rendre la navigation moins périlleuse [4].

La plupart des colonies qui lui fournissoient des bois de

[1] Giov. Villani, col. 299 et seqq. — [2] Tronci, *Annali pisani*, ad ann. 1284. Federici, pag. 57. — [3] Tronci, ad ann. 1285. — [4] Tronci, ad ann. 1307.

construction et des matières d'échanges pour le commerce étranger lui furent successivement enlevées. Par le traité de 1299 elle avoit été obligée de céder aux Génois la Corse et quelques ports de la Sardaigne [1]. Elle perdit le reste de cette île en 1324 [2]; et bientôt elle se trouva réduite à n'avoir d'autres possessions que ses marennes, encore assez fertiles, et l'île d'Elbe, importante à cette époque par la production du fer [3].

Son commerce se ranima quelquefois à la faveur des troubles intérieurs, ou des revers qui interrompoient celui de Gênes, ou par l'effet de traités avec cette république, tels que ceux de 1300, 1318 et 1329: on voit même par une convention de 1340 qu'elle s'unit à sa rivale pour réprimer les pirates qui infestoient la Méditerranée [4]. Elle fit aussi quelques traités qui suspendoient les hostilités avec les villes de Toscane, surtout avec Florence, dont les marchandises furent dirigées assez longtemps par l'Arno sur le port de Pise [5].

Ce fut dans ces espèces de répits qu'elle entretint encore des relations avec la Sicile par un traité de 1316 [6], avec la Catalogne par des traités de 1326 et de 1353 [7], avec l'île de Chypre en vertu des priviléges obtenus en 1291 [8], avec Constantinople et la Turquie [9], avec les villes du midi de la France et l'Angleterre [10].

Des documents de 1314, 1354, 1374, 1397 et 1398 attestent qu'elle continua de faire un commerce assez suivi sur les côtes de la Barbarie et de Maroc [11]. On n'a aucune connoissance de traités qu'elle ait faits à la même époque avec l'Égypte. Le soudan, qui, dans ces sortes de relations avec les Européens, envisageoit ce qu'il avoit à craindre ou à espérer, trouva peu d'intérêt sans doute à se lier de nouveau avec une république dont la puissance déclinoit chaque jour.

En effet, la navigation de Pise n'étoit plus qu'un timide cabotage; sa marine militaire dépérissant, et presque anéantie, ne pouvoit ni défendre des établissemens lointains, ni protéger les armateurs contre les ennemis et les pirates qui ne cessoient de les harceler.

[1] Tronci, ad ann. 1299. Federici, pag. 39. — [2] Traité de 1326, cité par Fanucci, t. III, pag. 219. — [3] Fanucci, t. III, pag. 159, 204. — [4] Borgo, *Scelti dipl. pisani*, pag. 76. — [5] Matt. Villani, col. 768. Pignotti, t. III, pag. 55, 69. Federici, pag. 34. — [6] Fanucci, t. III, pag. 191. — [7] Lünig, t. I.er, col. 1083. — [8] Fanucci, t. III, pag. 133. — [9] Pegolotti, pag. 24, 35, 41, 102, 208. Uzzano, cap. LXVIII, LXX, LXXI. — [10] Rymer, t. V, pag. 743. — [11] Fanucci, t. IV, pag. 22, 64, 65, 143. Lünig, t. I.er, col. 1118.



L'ancienne valeur des Pisans prit une direction nouvelle. Après avoir été les plus actifs commerçans de la Toscane, ils en devinrent les guerriers les plus intrépides.

Toutes les villes de cette contrée, engagées dans le parti guelfe, étoient liguées contre eux, qui n'avoient presque jamais cessé d'être dévoués aux Gibelins. Florence étoit à la tête de cette ligue; ancienne alliée de Pise, elle en étoit devenue la plus implacable ennemie. Des guerres malheureuses et toujours suivies de traités de plus en plus onéreux, les tentatives souvent renouvelées par les Pisans d'échapper au danger, en s'offrant à tout maître qui voulût les accepter, pourvu qu'il leur restât une patrie, suspendirent quelque temps encore une catastrophe de plus en plus imminente.

Le commerce, qui seul pouvoit attirer des capitaux et suffire aux dépenses de la guerre, n'offroit plus à Pise de ressources pour solder des armées. Florence, son heureuse rivale, n'en manquoit point, parce que son grand crédit lui en procuroit abondamment.

Les Pisans développèrent dans la crise fatale un courage digne d'un meilleur sort. Bloqués sur terre et sur mer, privés de Livourne que le maréchal de Boucicaut, gouverneur de Gênes, avoit occupé dès 1404, sous prétexte d'empêcher les Florentins de s'en rendre maîtres [1], ils furent en 1406 contraints par la famine de subir le joug de leurs ennemis.

Un grand nombre de citoyens refusèrent de prêter serment aux vainqueurs, préférèrent l'exil au déshonneur et se retirèrent à Palerme et dans d'autres cités de l'Italie, où ils furent reçus avec distinction [2].

Sans respect pour les souvenirs d'un éclat, d'une industrie, d'une habileté maritime, qui étoient un des plus grands titres de gloire pour la Toscane, le gouvernement de Florence, n'écoutant que sa haine et l'intérêt des commerçans dont il étoit composé, interdit aux Pisans toutes les branches d'industrie manufacturière et de commerce en gros.

Ce seroit m'écarter de mon sujet que de parler des tentatives par lesquelles les Pisans essayèrent plusieurs fois de secouer un joug que les vainqueurs appesantirent sans pitié [3]. Je

[1] Pignotti, t. III, pag. 188. — [2] Tronci, ad ann. 1421. — [3] Pignotti, t. III, pag. 268. Fanucci, t. IV, pag. 188.

ne m'occupe des événemens historiques que dans les rapports avec le commerce; et depuis la catastrophe de 1406, celui de Pise se confond avec le commerce de Florence.

Florence.

Pendant la grande prospérité de Pise et les guerres qu'elle soutint longtemps avec gloire, Florence s'élevoit, à l'aide de son industrie, de son économie, et sembloit croître pour la ruine d'une république dont elle fut d'abord l'amie et l'alliée fidèle [1].

Peu de villes en Italie ont été agitées par les factions autant que le fut Florence. Cette prodigieuse activité des esprits qui causa tant de malheurs publics et particuliers sous les rapports politiques se portoit également vers le commerce et l'industrie, comme elle se porta plus tard vers la culture des lettres et des beaux arts; et ce n'est pas sans raison qu'on a pu dire que Florence étoit l'Athènes de l'Italie.

Le commerce ne cessa jamais d'être l'objet des soins du gouvernement et le but des efforts de toutes les classes des citoyens. Leurs premiers statuts municipaux nous les représentent divisés en différens corps de métiers, auxquels appartenoit tout ce qu'il y avoit de plus distingué par la naissance et les richesses, et dont il falloit nécessairement être membre pour occuper des emplois publics [2].

Une industrie si étendue rendoit indispensables des rapports avec les pays étrangers, tant pour recevoir les approvisionnemens des manufactures que pour en exporter les produits. La position topographique de Florence lui présentoit des obstacles qu'elle sut vaincre avec autant de persévérance que d'habileté [3].

Dès le commencement du XIII.e siècle elle s'étoit assuré un libre transit par la Lombardie [4], les territoires de Bologne [5], de Pistoie [6], de Modène [7], de Gênes [8], et de toutes les villes de la Toscane dont elle étoit environnée [9]. Au XIV.e siècle elle jouissoit des mêmes avantages sur les territoires de Ravenne et de Faenze [10].

[1] Tronci, *Annali Pisani,* ad ann. 1114 et 1117.— [2] Pagnini, *Della decima,* t. II, pag. 10, 11, 83. — [3] Pagnini, t. II, pag. 19. — [4] Ammirato, *Istorie Fiorentine*, t. I, pag. 65. — [5] Murat. *Antiquit. ital. med. ævi,* t. III, col. 453, 454. *Storia di Bologna,* pag. 605 et 606. — [6] Fioraventi, *Storia di Pistoia*, cap. XIII, pag. 281. Ammirato, t. I, pag. 281. — [7] Murat. t. II, col. 865 et seqq. — [8] Ammirato, t. I, pag. 158. — [9] Ammirato, t. I, pag. 189 et 195.— [10] Pagnini, t. II, pag. 21 et 178.

Mais quelque considérables que les exportations par voie de terre dussent être, les Florentins ne pouvoient méconnoître tout ce que la navigation avoit d'avantages.

C'étoit un moyen plus économique pour le commerce avec l'Italie méridionale et les parties de l'Europe qui en sont limitrophes : c'étoit le seul praticable pour le commerce avec les autres, ainsi qu'avec l'Afrique et l'Asie. Aussi avons-nous vu qu'ils firent, dès le XIII.e siècle, des traités avec Pise, pour avoir la faculté d'entreposer leurs marchandises dans le port de cette ville, et de les y charger sur les navires qui le fréquentoient [1]. Au XIV.e siècle, Pise, excitée par la jalousie que lui inspiroit l'étendue du commerce de Florence, essaya d'éluder les anciennes conventions, ou du moins refusa de les renouveler; la crainte l'y força [2]. Divers incidens portèrent les Florentins à s'entendre avec la république de Sienne pour faire leurs expéditions au port de Telamon, dont ils se servoient chaque fois qu'ils étoient en mésintelligence avec les Pisans [3].

Par ce moyen, Florence, quoique éloignée de la mer, obtint tous les avantages qu'elle pouvoit désirer dans sa situation; elle y réussit autant que le permettoit l'absence d'une marine propre, et la nécessité de recourir à celle des autres nations [4], ressource souvent hérissée de difficultés, à une époque où tant d'intérêts divers compliquoient ou rendoient précaires et incertaines les relations réciproques; et son commerce s'étendit dans tous les pays.

Il n'étoit pas une seule place de l'Italie, de l'Espagne, du Portugal, de la France, de l'Angleterre, de la Flandre, où les maisons de Florence n'eussent établi des comptoirs et n'envoyassent des facteurs [5].

Ils y joignirent au commerce des laines, des draps et des soieries, celui de la banque et du change [6]. Cette branche de commerce fut même la plus durable. En effet, les procédés employés par les Florentins pour la fabrication et l'apprêt des draps, des soieries, et pour la teinture, ne pouvoient, malgré les mesures prohibitives que prenoit la législation, rester longtemps secrets.

[1] Ammirato, t. I, pag. 101, 107, 189, 274, 275. — [2] Ph. Villani, ap. Murat. *R. I. S.* t. XIV, col. 768. Lünig, *Codex ital. diplom.* t. I, pag. 1078. — [3] Pagnini, t. II, pag. 26 et 28. — [4] Pagnini, t. II, pag. 20, 26, 52, 59. — [5] Pagnini, t. II, pag. 20, 21, 50, 54, 73, 144. Pegolotti, pag. 70 et 193. — [6] Pagnini, t. II, pag. 128 et suiv.

A mesure que la civilisation multiplioit les rapports entre les peuples, des ouvriers, des chefs d'ateliers, des facteurs, avides de faire fortune, les répandirent au-dehors [1] : les exils et les proscriptions résultant des guerres civiles eurent bien plus encore ce résultat.

L'industrie manufacturière des Florentins diminua considérablement par ces causes, et surtout lorsque les autres nations, ouvrant les yeux sur leurs intérêts, encouragèrent chez elles l'emploi des matières premières, dont elles ne permirent plus que difficilement l'exportation.

Le commerce florentin se porta alors plus particulièrement vers les grandes spéculations et la banque, qu'alimentoient d'immenses capitaux acquis par une activité industrielle et une économie de plusieurs siècles [2]. On a peine à croire jusqu'où s'élevèrent les sommes que ces banquiers fournissoient, soit à leur propre gouvernement, pour les guerres et les négociations dans lesquelles il étoit entraîné, soit aux gouvernemens étrangers [3].

Cette facilité avec laquelle l'espoir du gain les portoit à prendre des engagemens leur devint quelquefois fatale; et quelques banquiers de Florence, n'étant pas exactement payés, firent, en 1343, des faillites qui réagirent d'une manière fâcheuse sur le commerce général [4].

On n'a pas de documens certains qui puissent faire connoître quand les Florentins ont commencé à faire du commerce en Levant. Mais les historiens nous apprennent que dans le XII.e siècle, et surtout dans le XIII.e, des citoyens de cette ville prirent part aux expéditions relatives à la délivrance de la Terre-Sainte; et sans doute, suivant l'usage de ce temps, ils ne négligèrent pas de rechercher et de s'assurer le moyen d'y introduire leurs marchandises [5].

A la vérité, Florence n'étant point alors puissance maritime, le gouvernement ne put, à l'exemple de Venise, de Gênes, de Pise, s'occuper du soin d'établir des comptoirs et des consuls sur les côtes de l'Asie et de l'Afrique : l'intérêt particulier y suppléa. Nous avons la preuve que, dans le XIV.e siècle, la célèbre maison Bardi avoit obtenu pour ses facteurs et son commerce

[1] Pagnini, t. II, pag. 105, 114 et 115. — [2] Giov. Villani, col. 201, 202. Pignotti, t. IV, pag. 154 et suiv. Fanucci, t. III, pag. 228. — [3] Ammirato, t. I, pag. 431. — [4] Pagnini, t. II, pag. 65, 66. Fanucci, t. III, pag. 260. — [5] Pagnini, t. II, pag. 53 et 56.

des priviléges importans dans l'île de Chypre et dans l'Arménie [1]. Dès le XIII.e siècle, mais surtout aux XIV.e et XV.e, le commerce de Florence s'étoit étendu aux côtes de Barbarie, en Égypte, en Syrie, à Constantinople, dans l'Asie méridionale, et, par la haute Asie, jusque dans la Chine [2].

Le commencement du XV.e siècle est remarquable, pour Florence, par un événement qui la rendit enfin puissance maritime.

Des haines, principalement excitées par la jalousie commerciale, fortifiées par la différence des partis politiques, tenoient depuis longtemps Florence et Pise dans un état habituel d'hostilités. En 1406 les Florentins vainquirent leurs rivaux, et réduisirent Pise sous leur domination. Leur premier soin fut d'y appeler, par le moyen de priviléges et d'encouragemens, les navigateurs étrangers [3]: cette mesure étoit d'autant plus nécessaire que Pise étoit en quelque sorte déserte, les citoyens les plus distingués et les plus riches ayant préféré l'exil au joug des Florentins [4].

Mais le port de Pise n'étoit lui-même que d'une très-médiocre utilité, depuis que les Génois l'avoient singulièrement endommagé, et que, maîtres de Livourne, dont le maréchal de Boucicaut leur avoit fait la cession [5], ils pouvoient facilement inquiéter la marine de Florence. De premières tentatives faites en 1411 pour acquérir ce port furent sans succès; enfin une négociation plus heureuse eut lieu en 1421, et Livourne, devenue la propriété des Florentins, commença à avoir une importance qui n'a plus cessé de s'accroître [6].

Quoique Florence fût réellement devenue puissance maritime par sa domination sur Pise et par l'acquisition de Livourne, jamais elle ne parvint à fonder une marine qui pût entrer en parallèle avec celles des républiques dont elle étoit rivale; elle fut toujours dans la nécessité de recourir à des navires étrangers. Mais, précisément à cette époque, les guerres maritimes cessèrent d'être aussi fréquentes que dans les siècles précédens; et le déclin du commerce génois réduisant un grand nombre

[1] Pagnini, t. II, pag. 24. Pegolotti, page 45. — [2] La Broquière, page 490. Pegolotti, pag. 24, 40, 42, 122 et 125. — [3] Pagnini, t. II, pag. 28. — [4] Tronci, ad ann. 1428. — [5] Fanucci, t. IV, pag. 189. Pignotti, t. III, pag. 188, 211 et 221. — [6] Pagnini, t. II, pag. 30.



d'armateurs à se mettre au service des étrangers, les Florentins ne manquèrent pas d'en prendre à leur solde. Le gouvernement fit alors tout ce que sa position et l'intérêt du commerce lui permettoient pour obtenir des relations nouvelles et accroître les anciennes : il négocia des traités partout. On assure qu'il fut le premier à prohiber d'une manière effective le trafic des esclaves et l'envoi de munitions de guerre aux musulmans [1].

A l'exemple de Venise, Florence eut des expéditions, des flottes périodiques, pour la mer Noire, l'Égypte, la Barbarie, l'Espagne, la Flandre et l'Angleterre [2]. Ces expéditions furent faites d'abord par le gouvernement; en 1430, ce système changea, et on les abandonna à l'industrie particulière.

Ce fut alors que Florence commença véritablement à prendre rang parmi les villes maritimes de l'Italie [3], qu'elle institua une magistrature connue depuis longtemps à Pise sous le nom de consuls de mer [4], et qu'elle s'occupa du soin d'établir des comptoirs et d'obtenir des priviléges partout où Pise en avoit eu précédemment.

Dès l'année 1422 elle entra en négociations avec le soudan d'Égypte pour le commerce d'Alexandrie et de la Syrie, et avec le seigneur de Corinthe en Romanie; plusieurs traités avantageux en furent le résultat [5]. Elle fit de même avec l'Angleterre, en 1425, un traité qu'elle renouvela en 1490 [6]. Elle en fit un en 1438 avec l'empereur grec [7]; en 1450, avec le roi d'Aragon [8]. Elle renouvela en 1487 et 1488 les négociations avec l'Égypte [9], et prit, pour favoriser sa navigation par l'exclusion des étrangers, des mesures à peu près semblables à celles que les Vénitiens suivoient depuis longtemps avec succès [10].

Ces derniers en conçurent une jalousie qu'ils manifestèrent par toutes sortes de moyens, et jusqu'en essayant d'aider Pise à secouer le joug de la domination de Florence [11]. Cette république s'en vengea en servant Mahomet II dans ses projets hostiles contre Venise [12].

Cette circonstance, dans laquelle les Florentins écoutèrent

[1] Graberg, *Antologia*, 1831, août, page 20. — [2] Marin, t. VII, pag. 8 et 9. — [3] Fanucci, t. IV, pag. 204. — [4] Pagnini, t. II, pag. 31. — [5] Pagnini, t. II, pag. 187, 195, 205, 218, 222. Ammirato, t. II, pag. 997. Leibnitz, *Codex juris gent.* pag. 163. — [6] Rymer, t. V, part. IV, pag. 9. — [7] Pagnini, t. II, pag. 230. — [8] Lünig, *Cod. Ital. diplom.* t. III, col. 1594. — [9] Ammirato, t. III, pag. 181. — [10] Pagnini, t. II, pag. 41. — [11] Pagnini, t. II, pag. 41 et 42. — [12] Ben. Dei, ap. Pagnini, t. II, pag. 246 et seqq



plus leur avidité mercantile que les vrais intérêts de la chrétienté et de la civilisation européenne, donna lieu à un manifeste de la république de Venise, auquel un écrivain de Florence répondit par un écrit qui, à travers une multitude d'injures, contient un tableau, flatté peut-être, mais en général assez vrai, du commerce de sa patrie [1].

Les Médicis, les Pazzi, les Capponi, les Bondelmonti, les Corsini, les Falconieri, les Portinari, y sont nommés comme les principaux parmi les commerçans de Florence; leurs établissemens couvroient l'Europe, et les parties de l'Asie et de l'Afrique ouvertes à la navigation européenne.

De grands souvenirs s'attachent encore plus à Jean de Médicis, qui, si l'on en croit les historiens, avoit acquis sa fortune à la vente du charbon [2]. Cosme, son fils, l'augmenta par les plus heureuses entreprises; il passoit pour le plus riche commerçant de l'Europe. Les auteurs qui ont écrit sa vie ou ses éloges laissent ignorer quelle fut la source de ses immenses richesses et la nature des spéculations qu'il entreprit : il est probable que ce furent les opérations du commerce asiatique et la banque.

La simplicité des mœurs et l'absence de toute superfluité, qui distinguoient encore les Florentins au XIII.e siècle, firent place à un luxe prodigieux [3]. Ce fut la conséquence des richesses que l'industrie manufacturière avoit attirées à Florence, que l'économie avoit accrues, que les opérations de banque avoient centuplées.

Mais Florence, qui, après avoir longtemps souffert par ses divisions intestines et les proscriptions dont elles étoient la cause, par ses entreprises contre les Pisans, par les guerres de l'Italie, auxquelles jamais elle ne fut étrangère, surtout par celles de la Toscane, où elle aspiroit à dominer, auroit dû, depuis la conquête de Pise, se reposer dans sa prospérité commerciale et la culture des beaux arts, sembloit destinée à n'être jamais heureuse tant qu'elle seroit république.

Soit que les descendans de Cosme de Médicis, qui fut à la fois le plus célèbre commerçant de l'Europe et le plus magnifique protecteur des savans, aspirassent à devenir maîtres de leur

[1] Bened. Dei, ap. Pagnini, t. II, pag. 240. — [2] Denina, lib. XVIII, cap. I. — [3] Ferdin. del Migliore, *Firenza illustrata*, pag. 556.

patrie; soit que leur crédit et la popularité de leur nom inspirassent de la jalousie à des rivaux enrichis comme eux par le commerce, des conspirations se formèrent contre eux, ils furent exilés : plus tard, leurs ennemis furent proscrits.

Laurent de Médicis lui-même, qui avoit triomphé, fut sur le point d'être ruiné, malgré l'immensité de son commerce, par les folles prodigalités de ses nombreux facteurs, qui, chacun dans le lieu où il étoit établi, singeoient le luxe et la magnificence de leur maître : il eut la prudence de convertir ses capitaux en propriétés foncières [1].

L'industrie et le commerce de Florence continuèrent néanmoins de s'accroître; et les événemens qui, après la découverte d'un passage par le Cap de Bonne-Espérance, préparèrent la chute de la république de Venise, n'y portèrent pas d'atteintes sensibles.

Espagne.

Après avoir terminé tout ce que je pouvois dire sur le commerce de l'Italie d'une manière qui conciliât mon intention de ne rien omettre d'essentiel, avec la briéveté, je passe à ce qui concerne l'Espagne. Je m'écarte en cela de la marche géographique suivie dans le tableau du commerce des XIIe et XIIIe siècles. J'en donnerai les motifs lorsque je traiterai du commerce de la France.

On a vu, tome II, page lxvj, combien étoit florissant au XIIIe siècle le commerce de la Catalogne, de l'Aragon et de Majorque, quelquefois réunis sous le même sceptre, quelquefois gouvernés par des branches différentes de la même famille; tantôt liés, tantôt divisés par des intérêts politiques [2]. La Catalogne et l'Aragon formoient un territoire continental qui, s'étendant depuis la baie de Murcie jusqu'aux Pyrénées, comprenoit presque tout le Roussillon. Les ports principaux étoient Barcelone, Tortose et Valence.

Barcelone, depuis longtemps célèbre par son industrie et sa navigation, presque libre, quoique soumise aux rois d'Aragon, s'étoit distinguée par les secours pécuniaires, le grand nombre de marins qu'elle leur avoit fournis à diverses époques, notamment pour la conquête de la Sicile. Ces rois ne négligèrent aucun moyen d'y attirer les commerçans étrangers

[1] Ammirato, t. III, pag. 185. — [2] *Notices des manuscrits*, t. Ier, page 342.

par des sauvegardes et des priviléges : il en existe un de 1353 [1].

Elle n'étoit pas moins renommée par la sage administration de ses magistrats. Il paroît démontré que la compilation d'usages maritimes connue sous le nom de *Consulat de la mer* fut rédigée, sinon par leurs soins, au moins sous leur influence; et s'il est évident que cette compilation étoit un résumé de la jurisprudence suivie par les navigateurs de la Méditerranée, il faut reconnoître aussi que la ville où l'on rédigea ce travail dut joindre à une grande activité commerciale des tribunaux très-éclairés.

C'est aussi à Barcelone qu'ont été faites, dès le commencement du xv.e siècle, les premières lois sur les assurances maritimes.

On trouve peu de renseignemens sur le commerce de Tortose, si ce n'est quelques traités dont je parlerai dans la suite. Il étoit probablement le même que celui de Barcelone et de Valence.

Cette dernière ville se distinguoit par son industrie et sa navigation [2]. A la fin du XIII.e siècle ou au commencement du XIV.e, on avoit rédigé, pour le tribunal commercial qui y étoit établi, une sorte de code de procédure que les rois d'Aragon introduisirent successivement, à Majorque en 1343, à Barcelone en 1347, à Perpignan en 1388, et qui paroît avoir servi de règle commune pour la manière d'instruire les contestations, comme le consulat servoit à les juger.

Le Roussillon, lié par des rapports très-intimes à la France, dont il ne faisoit cependant pas partie, participoit à tous les avantages des autres dépendances de l'Aragon. Perpignan avoit de nombreuses fabriques de draps, commandés presque toujours pour Florence [3], et qu'on débitoit en Levant [4]. Les expéditions maritimes se faisoient par Port-Vendre et par Collioure, qui vers la fin du xv.e siècle fut conquise par la France.

L'île de Majorque, renommée par sa fertilité, ne l'étoit pas moins par son commerce. On voit, par les documens des XIV.e et xv.e siècles, qu'indépendamment de ses relations avec la péninsule espagnole, elle en avoit avec la France, où les navigateurs de Majorque obtinrent différens priviléges, notamment en 1339 [5], avec la Sicile, le royaume de Naples, l'Angleterre, la Flandre et l'empire grec [6].

[1] Capmany, t. IV, pag. 106. — [2] Uzzano, cap. XV et LII. — [3] Capmany, t. I.er, pag. 88. — [4] Pegolotti, pag. 40. Uzzano, cap. XXV. — [5] *Recueil du Louvre,* t. II, page 135. Pegolotti, pag. 113 et suiv. — [6] Pegolotti, pag. 419, 120 et 120. Uzzano, cap. XXVIII.



Au moment où la catastrophe de 1291 frappa les établissemens européens dans la Palestine, les Catalans, car ce nom désigne habituellement les navigateurs de l'Espagne orientale, y trafiquoient avec de grands avantages.

La politique des rois d'Aragon, qui conservèrent presque toujours une exacte neutralité dans les querelles des autres états chrétiens avec les musulmans, fut très-utile au commerce de leurs sujets. Ce royaume fut le premier qui, après la perte de la Terre-Sainte, réussit à renouer des relations avec l'Égypte. Un traité précédemment fait en 1289 avec le soudan [1] fut renouvelé en 1292 [2]. Il est certain qu'en 1301 il existoit un consul catalan à Alexandrie. L'entremise de cet envoyé fut même assez puissante pour qu'il obtînt que le gouvernement égyptien restituât à l'un de ses compatriotes des marchandises que le père de celui-ci avoit déposées à la douane avant la prise de Saint-Jean d'Acre. Le roi d'Aragon négocia un nouveau traité en 1314, qui fut renouvelé en 1322 [3].

Ces relations avec l'Égypte furent assez généralement soumises aux mêmes difficultés, aux mêmes variations que celles de Venise. Il fallut solliciter la permission du saint-siége, qui fut accordée en 1317, 1321, 1323 et 1334 [4]. Mais quelques années après, le pape refusa de la renouveler, en se fondant sur ce que les commerçans d'Aragon, au mépris non-seulement des bulles, mais encore des édits de leur propre souverain, fournissoient aux ennemis de la chrétienté des armes et des munitions de guerre. Le roi remédia à ces abus, s'entendit avec le souverain pontife, et le commerce reprit son cours, ainsi que le constate un document de 1353, qui accorde aux magistrats de Barcelone les moyens de payer leur consul d'Alexandrie [5].

Ce commerce éprouva de nouveau quelques obstacles, lorsqu'en 1366 le roi de Chypre, le grand maître de Rhodes et la république de Venise, firent contre Alexandrie l'expédition dont j'ai parlé page lxxij. Quoiqu'il ne paroisse pas que le roi d'Aragon y eût pris part, ses sujets furent compris dans les mesures de représailles ordonnées contre les chrétiens. Il se hâta d'envoyer des ambassadeurs pour en obtenir la cessation et réclamer des

[1] *Magasin encyclop.* VIII.e année, t. II, pag. 145 et suiv. — [2] Capmany, t. IV, pag. 17.— [3] Capmany, t. IV, pag. 64 et 73. — [4] Navarette, *Acad. de Madrid,* t. V, pag. 184 et 185. Capmany, t. IV, pag. 79 et 96. — [5] Capmany, t. IV, pag. 107.

indemnités. Cette démarche fut sans doute couronnée de succès, car nous voyons qu'en 1373 [1] les navires égyptiens fréquentoient le port de Barcelone. Le document qui fournit cette preuve constate que le soudan avoit exigé, pour le rétablissement des relations, des présens considérables, et que les magistrats de Barcelone obtinrent l'autorisation de s'en rembourser par une perception de droits sur les navires nationaux. Un nouveau traité fut conclu en 1379 entre les deux gouvernemens [2]. La circonstance dans laquelle il intervint fut d'autant plus avantageuse aux Catalans, que leurs ennemis perpétuels, les Génois, étant occupés à la guerre célèbre dite de *la Chiozza* contre les Vénitiens, ils faisoient presque seuls le commerce en Égypte. Le roi d'Aragon, ayant de nouveau confirmé le privilége dont jouissoient les magistrats de Barcelone de nommer des consuls dans l'Égypte [3], profita de ce moment de bonne intelligence et de prospérité commerciale pour assembler en 1381 les négocians les plus expérimentés, afin de régler d'une manière plus stable et plus avantageuse les droits de leurs consuls dans les états du soudan [4].

Le commerce des Catalans n'étoit pas moins considérable en Syrie, où ils avoient un consul dont les attributions furent réglées par un acte de 1389 [5]. Il éprouva, par l'effet des hostilités du maréchal de Boucicaut, les mêmes désastres que celui des Vénitiens [6]. Mais lors de la guerre avec les Génois qui en fut la suite, les Catalans n'en connurent que mieux l'avantage de leurs relations amicales avec l'Égypte, dont les ports leur offrirent un asile inviolable. Cette faveur du soudan se manifesta encore par de nouveaux priviléges, et des diminutions de droits en 1414 et en 1436 [7].

La plupart de ces avantages furent retirés aux Catalans lorsqu'en 1437 le soudan ayant entrepris d'attaquer l'île de Chypre, la haine se réveilla entre les musulmans et les chrétiens. La grandeur du mal décida le roi d'Aragon, sur les représentations des magistrats et des commerçans [8], à tenter des négociations. Elles furent heureuses, puisqu'on voit, d'après deux documens

[1] Capmany, t. II, pag. 398. — [2] Capmany, t. II, pag. 390. — [3] Navarette, t. V, page 188. — [4] Capmany, t. II, pag. 156. — [5] Capmany, t. II, pag. 174. — [6] Stella, ap. Murat. *R. I. S.* t. XVII, col. 1200. — [7] Capmany, t. II, pag. 210, et t. IV, pag. 229. — [8] Capmany, t. IV, pag. 241.

de 1459, que les choses étoient rétablies sur l'ancien pied [1]. Les Catalans y trouvèrent d'autant plus d'avantages qu'une mésintelligence survenue entre le soudan et les Vénitiens fermoit à ces derniers les ports de l'Égypte.

Les relations commerciales des Catalans sur les côtes de Barbarie et à l'occident de l'Afrique avoient plus de fixité. Ils avoient occupé sans obstacle l'île de Gerbes (Zerby), près de la côte de Tunis, qui servoit d'entrepôt à leurs marchandises. Leurs comptoirs étoient presque des colonies assez importantes pour être quelquefois en état de prendre une part active aux guerres qui divisoient les petits souverains de ces contrées. On trouve en effet la preuve, dans un document de 1315, que le comptoir catalan de Bugie fit une alliance avec le roi de ce pays contre celui de Tremecen [2]. Les principaux traités de commerce des rois d'Aragon avec les souverains barbaresques sont, pour Tunis, ceux de 1305, 1307, 1308, 1312, 1323, 1339; pour Bugie, ceux de 1309, 1313, 1323; pour Maroc, ceux de 1309 et 1323 [3].

Un état perpétuel d'hostilités subsista entre la Catalogne et la république de Gênes; et c'est même à l'occasion de ces guerres et des prises auxquelles elles donnoient lieu que furent rédigés à Barcelone un assez grand nombre de réglemens sur les prises maritimes, qui sont devenus la source du droit public de l'Europe en cette matière [4]. Quelque acharnées que fussent ces guerres, dans lesquelles on vit les deux nations fouler aux pieds toutes les règles de l'humanité, et condamner leurs prisonniers à une mort infamante, les relations commerciales n'étoient pas absolument interrompues, ou du moins elles se rétablissoient à la faveur des trêves. On en a vu une preuve page lxxxij.

Un traité de 1326 constate les liaisons de commerce des Catalans avec la république de Pise, dont ils étoient quelquefois alliés et souvent ennemis [5].

La Sicile fut toujours un pays où les Catalans eurent un grand intérêt à faire le commerce. Leurs consuls y avoient obtenu des immunités en 1299, qui furent renouvelées en 1345 [6]. Un tarif de 1341 fixa les droits que le consul catalan y percevoit [7].

[1] Capmany, t. IV, pag. 250 et 251. — [2] Capmany, t. II, pag. 72. — [3] Capmany, t. IV, pag. 33, 35, 38, 39, 42, 50, 51, 55, 67, 76, 82. Les traités de 1312 et 1339 sont manuscrits à la bibliothèque royale. — [4] Capmany, *Ordenanzas de las armadas navales*. — [5] Fanucci, t. III, pag. 219. — [6] Capmany, t. II, pag. 65 et 122. — [7] Manuscrit du consulat, fol. 175.

La domination des rois d'Aragon dans la Sardaigne et la Corse devint une circonstance encore plus favorable aux Catalans. Jacques II accorda en 1321 des priviléges à la ville de Barcelone dans ces îles [1]. Un document de 1340 constate l'existence d'un consul catalan dans la Sardaigne, et détermine les droits qu'il peut percevoir [2].

Le commerce des Aragonois n'étoit pas moins actif à Constantinople [3], où cependant leurs marchandises étoient assujetties à des droits très-onéreux [4]. J'ai indiqué, page lix, les priviléges qui avoient affranchi de la confiscation leurs navires naufragés.

Ils faisoient aussi un grand commerce dans l'île de Chypre, où le souverain leur avoit accordé des priviléges en 1292 [5], ainsi que dans l'Arménie. J'ai parlé, page xviij, des négociations du roi d'Aragon avec ce royaume, pour faciliter le commerce de ses sujets dans les états soumis aux Mongols, avec qui il fit un traité en 1300 [6].

A plus forte raison l'Aragon entretenoit des rapports commerciaux avec la Castille, dont il étoit limitrophe.

Barcelone eut de très-bonne heure des relations commerciales avec la Flandre [7] et l'Angleterre [8]. On connoît aussi celles qu'elle entretenoit avec Francfort et les villes commerçantes des bords du Rhin [9]. Les Allemands et les commerçans de Savoie y obtinrent des priviléges en 1420 [10].

Le commerce que l'Aragon faisoit avec la France n'étoit pas moins considérable. On en trouve la preuve dans des traités de 1295 [11], de 1326 [12], et dans les priviléges de 1339 [13] et autres que les rois accordèrent aux navigateurs de ce royaume. D'ailleurs, le fait seul de la proximité des deux pays rend l'existence de ce commerce si évidente, qu'il est inutile d'en chercher d'autres preuves.

L'Aragon produisoit naturellement une assez grande quantité d'objets que les autres peuples désiroient de se procurer; mais l'industrie de Barcelone, dont les manufactures prenoient de

[1] Capmany, t. IV, pag. 71. — [2] Manuscrit du consulat, fol. 174. — [3] Pegolotti, pag. 24, 36, 274. — [4] Capmany, t. I, pag. 84. — [5] Capmany, t. II, pag. 56. — [6] Capmany, t. IV, pag. 28. — [7] Actes des cortès de Tauro, en 1386. *Cronica de D. Juan II*, publiée par Saez. Capmany, t. II, pag. 164. — [8] Rymer, t. II, part. IV, page 148. — [9] Capmany, t. II, pag. 265. — [10] Capmany, t. IV, pag. 215. — [11] Capmany, t. IV, pag. 21. — [12] Leibnitz, *Codex juris gent.* t. I, pag. 119. — [13] *Recueil du Louvre*, t. II, page 135.

plus en plus de l'extension, en fournissoit bien davantage pour les échanges [1]. Le gouvernement ne négligeoit aucun moyen de favoriser le commerce des nationaux, en apportant chaque fois qu'il en pouvoit trouver l'occasion des limites à celui des étrangers [2]. Il y existoit en 1401 une banque pour faciliter les paiemens, et surtout celui des laines achetées en Angleterre [3].

Les côtes orientales qui n'obéissoient point aux rois d'Aragon étoient en partie sous la domination des mahométans, entre autres le royaume de Grenade, dont les fabriques étoient très-renommées [4]. Les Catalans y faisoient un assez grand commerce, nonobstant l'état habituel de guerre entre les deux peuples. Il existe à ce sujet un traité de 1300 entre le roi d'Aragon et celui de Grenade [5]. Le reste du territoire maritime appartenoit aux rois de Castille, et s'étendoit jusqu'à la limite méridionale du Portugal. Mais l'industrie étoit loin d'y rivaliser avec celle de l'Aragon. Des documens de 1348 et de 1466 constatent l'introduction dans la Castille des moutons d'Angleterre, ce qui a créé pour l'Espagne une de ses branches de commerce les plus importantes [6]. Du côté du midi, les ports de Cadix et de Séville [7] exportoient des laines, et quelques foibles parties de marchandises ou de denrées nationales : ils recevoient plus de navires étrangers qu'ils n'en expédioient. Des priviléges du XIII.e siècle, souvent confirmés pendant les deux suivans, y avoient institué des juridictions maritimes [8].

La mort de Henri VI, roi d'Aragon, arrivée en 1474, réunit cet état à la Castille, et prépara les conquêtes de Ferdinand et d'Isabelle sur les mahométans.

Le nouveau royaume se trouva dans la position commerciale la plus brillante.

La concurrence et la haine des Génois avoient cessé par leur abaissement; ils étoient réduits à se mettre au service des autres après avoir eu la chance de dominer exclusivement sur la Méditerranée. Pise étoit tombée; et Florence, qui l'avoit conquise, n'avoit pas encore une marine qu'on pût redouter. Marseille, épuisée par ses sacrifices pour la maison d'Anjou, étoit dans

[1] Capmany, t. II, pag. 141. — [2] Capmany, t. II, pag. 88. — [3] Capmany, t. I, pag. 144, 213; t. II, pag. 203. — [4] Uzzano, cap. LXXIII. — [5] Capmany, t. IV, pag. 25. — [6] Macpherson, t. I, pag. 539 et 680. — [7] Graberg, *Antolog.* août 1831, pag. 21. — [8] Navarette, t. V, pag. 189 et suiv.



une position très-secondaire : presque anéantie, en 1423, par le comte de Barcelone, elle se relevoit avec peine de ses pertes. Les autres villes méridionales de la France n'avoient pas, à proprement parler, de marine militaire. Venise étoit le seul concurrent que pût craindre l'Espagne. Ces deux états se balançoient pour la force de leurs escadres, la grandeur des navires, l'habileté des marins. La prudence porta l'un et l'autre à se contenter de la domination dans les parties de la Méditerranée qui leur sembloient le plus naturellement dévolues : ils se ménageoient réciproquement. L'Espagne avoit intérêt à n'être point en guerre avec les Vénitiens, maîtres de Chypre, et plus puissans qu'elle en Égypte et en Syrie; les Vénitiens, de leur côté, ménageoient les Espagnols, qui possédoient des ports où leurs escadres destinées pour la Flandre et l'Angleterre trouvoient des lieux de repos, des moyens de commerce, et dont les établissemens sur la côte de Barbarie auroient pu leur nuire en cas d'hostilités. Mais en recevant ainsi les navires de Venise, le roi d'Espagne prit une mesure qui porta atteinte au monopole auquel cette république étoit accoutumée. J'ai cité, page lxxviij, un édit de 1485 par lequel ce prince permit à ses sujets de vendre aux Vénitiens tout ce dont ils avoient besoin, mais en interdisant à ces derniers la faculté de débarquer des marchandises dans ses ports.

Il profita habilement des circonstances pour rendre Barcelone centre du commerce de la Méditerranée occidentale avec l'Égypte. Il obtint du soudan que tous les navigateurs, quoique étrangers à l'Espagne, jouissent des mêmes priviléges que ses sujets lorsqu'ils partiroient de Barcelone munis de ses sauf-conduits [1]. Cette mesure, dont profitèrent les villes maritimes d'Italie et de France qui n'avoient point ou n'avoient plus de priviléges personnels dans les états du soudan, servit à attirer à Barcelone le commerce qui n'étoit pas fait par Venise ou sous son pavillon. Aussi tous les documens s'accordent-ils à montrer combien Barcelone mettoit de soins à entretenir la bonne harmonie avec les soudans et à avoir toujours un consul à Alexandrie [2]. On en trouve la preuve jusqu'en 1498, époque qui se rattache aux derniers temps où s'arrête le tableau que j'ai entrepris.

[1] Capmany, *Codigo, etc.* t. II, pag. 57. — [2] Capmany, *Memorias,* t. II, pag. 294, 303.

Les côtes occidentales de la péninsule, qui s'étendent depuis la frontière du Portugal jusqu'à la Guyenne, dépendoient depuis longtemps de la couronne de Castille, et continuèrent le commerce dont j'ai parlé, tome II, page lxviij. Burgos étoit une ville importante, où une juridiction commerciale fut organisée en 1494 [1]. C'étoient principalement les navigateurs de ces ports qui, sous le nom de Castillans, jouissoient en France de priviléges, dont les principaux sont de 1340, 1350, 1353, 1357, 1363, 1364, 1383, 1391, 1397, 1405 et 1479 [2]. Ces relations avec la France furent assez intimes et assez importantes pour qu'on adoptât en Castille, comme règle de législation, les usages d'Oléron [3].

Portugal.

Nous ne trouvons rien dans l'histoire du XIV.e siècle qui montre ou même qui laisse deviner que les Portugais se préparassent au grand rôle qu'ils ont joué vers la fin du XV.e dans la carrière de la navigation et du commerce maritime.

Ce royaume, possédant un littoral peu étendu, une foible marine, une industrie beaucoup moins développée que celle de l'Espagne, étoit tributaire des autres peuples en tout ce qui concernoit les objets que le commerce maritime peut fournir aux consommations.

C'étoit par l'entremise des navigateurs de l'Italie, et principalement des Vénitiens [4], qu'il recevoit les marchandises asiatiques. En 1406 le roi de Portugal, reconnoissant des services que la république avoit rendus à son fils lors d'un pèlerinage en terre sainte, leur accorda d'assez grands priviléges dans ses états [5]; et, par ce moyen, le Portugal étoit une des stations pour l'escadre vénitienne qui chaque année passoit le détroit pour approvisionner les côtes occidentales et le nord de l'Europe.

Le Portugal entretenoit quelques relations avec l'Aquitaine, ainsi que le constate un document de 1344 [6]. Les navigateurs portugais transportoient leurs denrées en France, où ils avoient obtenu des priviléges en 1309, 1341, 1353, 1362 [7]. La collection

[1] Capmany, *Codigo de las costumbres*, t. II, pag. 153. — [2] *Recueil du Louvre*, t. III, pag. 166, 635; t. IV, page 421; t. VII, page 71; t. VIII, page 185; t. IX, page 106; t. XVIII, page 499. — [3] Capmany, *Codigo, etc.* t. II, pag. 31. — [4] F. L. de Castahenda, *Istoria do describimento e conquista de Indias*, lib. I. — [5] Sanuto, *Vite dei duchi di Venezia*, ap. Murat. *R. I. S.* t. XXII, col. 835. — [6] Rymer, t. II, part. IV, pag. 158. — [7] *Recueil du Louvre*, t. II, pag. 158, 159, 571.

de Rymer en contient de semblables pour leur commerce en Angleterre. On a aussi des preuves de leurs rapports avec la Flandre [1].

La marine des Portugais, languissante dans les siècles précédens, reçut quelques accroissemens sous le règne d'Alphonse IV, qui, se voyant obligé d'entrer en guerre ave le roi de Castille, son gendre, prit la résolution de construire beaucoup de navires. Mais elle étoit encore obligée de recourir à des étrangers pour lui fournir des marins, et surtout des chefs expérimentés. Instruits par une défaite qui accueillit ce premier essai, mais non découragés, les Portugais redoublèrent d'efforts. Tout le XIV.ᵉ siècle s'écoula néanmoins encore sans qu'ils eussent une marine en état de lutter contre celle du roi de Castille.

Le XV.ᵉ siècle commença sous de meilleurs auspices. Une flotte, armée avec autant de promptitude que de secret par le roi D. Juan, se dirigea en 1415 vers Ceuta, ville de Barbarie, située sur le détroit de Gibraltar, l'enleva aux Maures, et ouvrit aux Portugais une carrière de conquêtes que le commerce s'empressa de suivre.

L'esprit des découvertes s'empara, en quelque sorte, de la nation entière.

L'infant D. Henri, excité par le récit de celles que d'autres Européens avoient faites sur la côte d'Afrique, où lui-même avoit porté les armes en combattant les Maures et en aidant à prendre Ceuta, enflammé aussi, dit-on, par la lecture des voyages de Marc-Paul, qui commençoit à prendre, parmi les voyageurs véridiques, une place que l'ignorance lui avoit trop longtemps contestée, conçut l'espoir que des découvertes nouvelles pourroient enfin conduire jusque dans l'Inde.

Dans l'exposé des navigations et du commerce européen sur les côtes d'Afrique, j'ai donné des détails que je ne pouvois séparer de cette partie de mon travail. Il me suffit de dire ici que le succès répondit pleinement aux espérances de ce prince, et que le passage de Vasco de Gama par le cap, longtemps nommé Cap des Tempêtes, plaça tout d'un coup le Portugal au premier rang des nations commerçantes.

[1] Meyer, *Annales Flandriæ*, pag. 18. Cadamosto, t. I, fol. 105 *d*.

La France fut sans cesse, pendant le XIV.e et le XV.e siècle, tourmentée par des guerres étrangères et des dissentions civiles qui menacèrent presque de l'anéantir, surtout par la lutte acharnée, et en quelque sorte d'extermination, qu'elle soutint contre l'Angleterre. Le commerce et l'industrie s'y développèrent néanmoins d'une manière surprenante; et c'est, on n'en peut douter, à l'influence des croisades qu'il faut en attribuer la cause. France.

Ce grand événement modifia la société d'une manière inespérée, et prépara la nouvelle direction que prirent les esprits dans les siècles suivans.

Les seigneurs plus ou moins puissans, que le sentiment religieux ou celui de la gloire entraînèrent dans ces entreprises, furent obligés de faire des dépenses considérables.

Ceux qui avoient des richesses accumulées les mirent en circulation; ceux qui n'en avoient pas empruntèrent ou vendirent une partie de leurs immenses propriétés; les bénéficiers ecclésiastiques éprouvèrent les mêmes besoins : mais comme les croisades n'eurent en général aucun des résultats dont on s'étoit flatté; comme, à l'exception d'un très-petit nombre de guerriers à qui des victoires éphémères procurèrent des souverainetés qu'ils ne conservèrent pas longtemps, les autres consommèrent sans fruit les trésors qu'ils avoient emportés, la nécessité de vendre leurs domaines se renouvela souvent.

Par ce moyen la propriété, concentrée jusqu'alors dans les deux classes supérieures de l'état, commença à s'étendre à la troisième, et ne cessa plus de s'y agglomérer, surtout lorsque dans les siècles suivans les besoins de la guerre forcèrent les rois à vendre une partie considérable de leurs domaines.

Ces nouveaux propriétaires, accoutumés à une vie sobre, accumulèrent leurs revenus, les appliquèrent à des opérations industrielles et commerciales, et furent toujours en état d'acheter les biens des seigneurs qui, tout en voyant diminuer leurs fortunes, continuoient leurs dépenses et n'avoient d'autres moyens d'y faire face que de recourir à de nouvelles aliénations.

Cette grande révolution dans la propriété révèle aussi des faits qui s'étoient accomplis en silence, et qui peuvent servir à expliquer quelques-unes des obscurités dont les temps antérieurs aux croisades sont enveloppés. Les seigneurs, pour se

procurer les fonds nécessaires à leurs entreprises, furent obligés de vendre ou d'emprunter à la classe qui jusqu'alors n'avoit eu presque aucune part à la propriété. Il falloit donc que cette classe possédât les sommes nécessaires pour atteindre ce résultat, et ces richesses ne pouvoient être que le produit d'un travail et d'une industrie exercés de longue main, surtout dans les communes où la liberté s'étoit ou conservée ou rétablie.

Les rois y gagnèrent; ils rentrèrent successivement dans un grand nombre des attributions de la souveraineté que le système féodal avoit ravies à la couronne.

Une amélioration sensible en résulta. La division de la France entre une multitude de petits souverains reconnoissant à peine un chef suprême entretenoit parmi les seigneurs un état habituel de guerres d'autant plus funestes, qu'existant entre les habitans de la même patrie elles prenoient presque le caractère toujours féroce des guerres civiles dont le peuple est à la fois l'instrument et la victime. Les rois saisirent toutes les circonstances qu'amenoit sans cesse l'affoiblissement du régime féodal pour imposer la paix aux seigneurs, et pour maintenir l'ordre général.

On peut douter que, dans l'origine de ces événemens, les rois aient vu les choses de si haut et de si loin; mais si nous remarquons que, pendant longtemps ils restèrent étrangers au grand mouvement des croisades, nous pouvons croire au moins qu'ils en espérèrent quelques avantages; nous avons la preuve qu'ils surent en profiter.

En reprenant l'autorité que le système féodal avoit anéantie, les rois trouvèrent plus de moyens de protéger les peuples et de faciliter les développemens de l'industrie et du commerce extérieur. On a vu, tome II, page lxviij, que pendant longtemps ils ne possédèrent d'autres provinces maritimes que la Picardie et la Normandie, et encore les guerres avec l'Angleterre y rendirent longtemps l'autorité royale foible et incertaine. Le Languedoc, réuni dans le XIII.e siècle, fut aussi une des provinces maritimes où le pouvoir de la couronne s'exerça sans contradiction pendant l'époque dont je m'occupe.

La Provence n'y fut réunie qu'à la fin du XV.e siècle; la Bretagne, deux fois apportée en dot à des rois de France, devint encore plus tard une partie intégrante du royaume.

Mais après avoir constaté ces faits, je n'en dois pas moins considérer, sous le rapport du commerce intérieur et extérieur, toutes ces provinces comme formant un ensemble, sauf à indiquer, dans quelques observations spéciales, ce qui peut résulter de leur situation politique particulière.

La Méditerranée ayant encore été, pendant les deux siècles dont je m'occupe, le siége principal du commerce que la France faisoit avec l'étranger, et le seul moyen qui facilitât ses relations en Asie et en Afrique, c'est de ce côté que je commencerai le tableau que je vais en donner; je le continuerai sans interruption, en joignant à ce que je dois dire sur le commerce maritime méridional tout ce qu'il m'a été possible de recueillir sur celui des côtes occidentales et septentrionales.

Quoique jusqu'en 1361 l'administration du Languedoc eût été distincte de celle du reste du royaume, les rois ne cessèrent d'y encourager le commerce maritime qui, dans cette direction, servoit à introduire en France les marchandises asiatiques, et surtout les épiceries, dont les tarifs et les écrits de ce temps attestent la prodigieuse consommation [1]. Ils continuèrent de favoriser le port d'Aigues-Mortes. Les priviléges que saint Louis, en 1246 [2], et Philippe son fils, en 1279 [3], avoient accordés à cette ville, furent confirmés successivement en 1350, 1364 et 1386 [4]. Une ordonnance de 1374 laisse entendre que déjà ce port étoit menacé de perdre sa sûreté et ses avantages par l'effet des ensablemens [5]. Cependant il continua d'avoir une assez grande importance commerciale, puisque le roi prescrivit en 1488 que les marchandises de l'Asie destinées à la consommation du royaume entreroient exclusivement par Aigues-Mortes [6], ce qui forçoit les navires de Provence à fréquenter ce port pour débiter les objets qu'ils apportoient du Levant. Indépendamment de ce que Aigues-Mortes servoit à cette introduction et à l'exportation des objets fabriqués que la France employoit dans ses échanges avec les pays asiatiques et africains, ce port étoit aussi d'une grande utilité pour approvisionner le royaume de blés dans les disettes qui se renouveloient fréquemment, tant parce que

[1] *Recueil du Louvre*, t. XV, page 670. Collection manuscrite dite de Doat, bibl. royale, t. LI, page 150. — [2] Math. Paris, ad ann. 1240. Du Cange, *Observations sur l'histoire de Joinville*, page 109. — [3] Cette ordonnance a été, par inadvertance, insérée sous la date de 1079, dans le *Recueil du Louvre*, t. IV, page 41. — [4] *Recueil du Louvre*, t. IV, page 41; t. VII, page 154. — [5] *Recueil du Louvre*, t. V, page 628. — [6] D. Vaissette, t. V, page 63.

l'agriculture étoit encore dans l'enfance que par l'effet de l'imperfection de la législation sur les grains [1].

Les rois ne se contentèrent pas de ce moyen de navigation, ils essayèrent de fonder un port à Leucate : ce projet fut tenté en 1309, et les informations faites à ce sujet, dont les originaux sont conservés, constatent l'importance qu'ils y mettoient [2]. Il fut abandonné, probablement à cause de ses difficultés, et ensuite repris par Philippe de Valois, en 1377 [3]. Le littoral français s'étendit même, au xv.e siècle, jusqu'au port de Collioure, qui obtint, par une ordonnance de 1463, les mêmes priviléges qu'Aigues-Mortes [4].

Narbonne et Montpellier étoient les villes du Languedoc les plus adonnées aux expéditions maritimes.

Des traités de Narbonne avec le comte d'Empurias en 1297 et avec Tortose en 1303 [5], constatent ses relations en Espagne. Le roi de Sicile lui accorda en 1331 le droit d'avoir des comptoirs et un consul dans cette île [6]; elle en avoit aussi dans les villes de Pise et de Gênes, avec qui elle fit différens traités [7]. J'ai cité, page lxix, ceux qu'elle avoit conclus avec l'empire grec; en 1351 et 1356 elle obtint la faculté de nommer des consuls à Rhodes [8], et en 1377 elle stipula de semblables avantages en Égypte [9]. Des documens de 1292, 1304 et 1315, constatent avec quelle indépendance elle prenoit des mesures pour la sûreté de sa navigation [10].

Montpellier étoit le point où aboutissoit le commerce intérieur du bas Languedoc, du Rouergue, du Gévaudan, de l'Auvergne, tous pays déjà assez industrieux pour que le législateur, par une ordonnance de 1366, fît quelques réglemens sur la fabrication des toiles et des draps qu'on y confectionnoit [11]. Cette ville, qui ne fut réunie à la couronne que vers le milieu du XIV.e siècle [12], continua pendant les XIV.e et XV.e à entretenir des relations politiques avec les états étrangers. Il existe un traité avec le grand maître de Rhodes, de 1356, et deux de 1365 et 1381, avec le roi de Chypre [13]. Quoiqu'on ne connoisse point encore d'actes

[1] D. Vaissette, t. IV, page 143. — [2] D. Vaissette, t. IV, page 145. — [3] *Recueil du Louvre*, t. IV, page 668. — [4] *Recueil du Louvre*, t. XV, page 691. — [5] Collect. Doat, t. LI, pag. 129 et 194. — [6] D. Vaissette, t. IV, page 517. — [7] Collect. Doat, t. LI, page 121. — [8] D. Vaissette, t. IV, page 517. — [9] D. Vaissette, *ibid.* Capmany, t. I, chap. IX, pag. 35. — [10] Collect. Doat, t. LI, pag. 20, 209, 416. — [11] *Recueil du Louvre*, t. IV, page 673. — [12] D'Aigrefeuille, *Histoire de Montpellier*, pag. 102, 135, 136. — [13] D. Vaissette, t. IV, page 517.

authentiques qui constatent qu'elle eût obtenu comme Narbonne la faculté de faire le commerce dans l'empire grec, on en a d'autres preuves incontestables [1]. Il en étoit de même en Égypte : on voit par un document de 1267 que deux bourgeois de cette ville avoient été chargés d'y instituer un ou plusieurs consuls [2]. Le procès injuste fait au célèbre Jacques Cœur en offre aussi une preuve. Accusé d'avoir livré au soudan un esclave qui s'étoit réfugié chez lui, il démontra qu'il n'avoit fait que se conformer aux traités [3]. On a vu, page xxiv, que les commerçans de Montpellier fréquentoient la Syrie.

Ce commerce fut quelquefois troublé par les prétentions de la république de Gênes, qui affectoit une sorte de protectorat sur la Méditerranée. Un document de 1340 nous apprend que le doge de cette république contestoit aux villes du Languedoc le droit de naviguer sans sa permission [4].

Le nom de Montpellier, le commerce de Languedoc ne me permettent pas de garder le silence sur l'illustre et malheureux Jacques Cœur, que la France a droit de mettre en parallèle avec tout ce que Gênes et Venise ont eu de commerçans habiles et opulens [5].

Doué de ce discernement qui fait apprécier les hommes et les événemens, de ce coup d'œil sûr et rapide qui voit et juge les chances du commerce dans les différentes places, de cette force de volonté qui marche à son but sans se détourner, de cette heureuse assurance qui saisit le moment où il faut commencer, celui où il faut s'arrêter à propos dans les entreprises et les spéculations, Jacques Cœur avoit vu le ralentissement qu'éprouvoit le commerce dans le port de Marseille, par suite des guerres malheureuses de la maison d'Anjou pour recouvrer le royaume de Naples.

Le moment lui parut favorable pour augmenter l'importance de Montpellier; il en fit le centre de ses opérations. Elles furent calculées et exécutées avec tant de prudence et de sagesse, que toutes furent couronnées de succès; les profits qui résultèrent des premières expéditions lui procurèrent les moyens d'en augmenter le nombre; en peu de temps il fut en état d'armer et d'entretenir

[1] Pegolotti, pag. 32. — [2] Capmany, *Memorias*, t. IV, pag. 6 et suiv. — [3] Bonamy, *Mémoires de l'Acad. des inscript.* t. XX, page 518. — [4] D. Vaissette, t. IV, page 517. — [5] Mathieu de Coussi, t. XI, pages 226 et suiv. des Chroniques de Monstrelet, édit. de M. Buchon.



dix ou douze navires qui trafiquoient sans discontinuation en Égypte et au Levant. On assure que sa fortune commerciale fut portée à un point tel que, seul, il fit pendant vingt ans plus d'affaires que les plus célèbres commerçans d'Italie, dont il excita la jalousie.

Il étoit arrivé à obtenir en Égypte un crédit immense, en faisant à propos tous les sacrifices pécuniaires qu'exigeoit la forme de ce gouvernement. On verra plus bas comment il employa cette influence pour négocier un traité favorable au commerce français.

La plupart des facteurs qu'il entretenoit furent distingués par leur probité et leur mérite, et surtout ils lui furent fidèles et dévoués dans le malheur, ce qui prouve combien il se connoissoit en hommes.

Trop confiant dans la fortune qui sembloit l'accabler de faveurs, et peut-être, ce qui est plus honorable, entraîné, sans en prévoir les suites, par le désir de servir sa patrie, il accepta les fonctions d'argentier de Charles VII; il lui rendit les plus importans services. La haine des courtisans, les calomnies, un procès criminel dans lequel il manqua de perdre la vie et qui le dépouilla de presque toute sa fortune, furent ce qu'il en recueillit. Forcé de s'expatrier, il commençoit à se relever de ses pertes en se livrant au commerce, lorsque la mort l'enleva dans une terre étrangère. Sa mémoire seule obtint justice.

Pendant les deux siècles qui sont l'objet de mes recherches, l'état de la Provence, de Marseille surtout, relativement au reste de la France, continua d'être ce qu'il avoit été précédemment, c'est-à-dire celui d'une sorte d'extranéité. Ce n'est en effet qu'en 1481 que cette ville est devenue partie intégrante du royaume.

Les détails que j'ai donnés, tome II, pages lx et suivantes, sur l'industrie de Marseille, me dispensent d'en présenter de plus étendus. Il en est de même du commerce d'Arles, de Fréjus, de Nice [1], et surtout de celui d'Avignon, que le séjour de la cour pontificale ne put qu'augmenter [2]. Ces villes avoient des relations dans toutes les places de l'Europe. C'étoit principalement à Avignon [3] que les commerçans italiens qui importoient en France des marchandises étrangères ou qui en exportoient les

[1] Pegolotti, pag. 33, 112, 228. — [2] Pagnini, t. II, pag. 54. Pegolotti, pag. 33. Uzzano, cap. LXI. — [3] Pegolotti, pag. 34, 224.



productions naturelles ou manufacturières, entretenoient des facteurs et des comptoirs pour surveiller les expéditions [1]; mais ils ne purent se dissimuler les avantages du port de Marseille, et ils s'y établirent aussi [2].

La Provence étoit loin cependant de fabriquer assez pour fournir aux échanges de ce qu'elle importoit; elle devoit naturellement ouvrir l'entrée à toutes les denrées et productions françaises, telles que les draps de Languedoc, les toiles de Bourgogne. Sous ce rapport Marseille, quoiqu'elle ne fût pas encore réunie, pouvoit rendre à l'agriculture et au commerce du royaume des services essentiels, si le gouvernement eût été assez éclairé pour en profiter; mais il frappoit de droits les exportations; et, pour un léger tribut qu'il obtenoit, il entravoit la sortie des marchandises. Le commerce de Marseille étoit donc souvent obligé d'aller les chercher dans d'autres pays. Les côtes de Barbarie étoient surtout le lieu où il s'approvisionnoit de laines [3]; il en tiroit aussi une grande quantité de l'Espagne et de la Romanie [4].

Il n'est pas douteux que Marseille n'ait continué son commerce avec l'Égypte : le voyageur Mandeville s'étoit embarqué en 1332 sur une galère de cette ville pour aller prendre du service chez le soudan [5]; mais la perte d'une grande partie des archives de Marseille, qui furent pillées par le comte de Barcelone lorsqu'il s'empara de cette ville en 1423, le désordre de ce qui reste, s'opposent à ce qu'on puisse connoître les traités qui durent intervenir.

Les guerres que les comtes de Provence soutinrent pendant longtemps contre les rois d'Aragon apportèrent souvent des entraves au commerce de Marseille; on sait du moins que les navigateurs de cette ville soutenoient leur ancienne réputation de courage, d'habileté et de loyauté, si l'on en juge par la conduite du patron Jean Casse, qui en 1378 conduisoit des envoyés du duc d'Anjou. Le récit de cette ambassade nous apprend même que Marseille entretenoit un consul en Sardaigne [6]. Un document de 1409, qu'on trouve dans les registres de la cour des comptes d'Aix, constate aussi que Louis II, comte de Provence, lui confirma le droit d'en nommer à Gênes. Cependant les évé-

[1] Uzzano, cap. LXI. — [2] Papon, *Hist. de Provence*, t. III, page 468. — [3] *Statut. Massil.* ann. 1254, lib. IV, cap. XVI et XX. — [4] Statut. ann. 1287, ined. — [5] De Guignes, *Mém. de l'Acad. des inscr.* t. XXXVII, page 517. — [6] *Notices des manuscrits*, t. I, page 369.



nemens de la guerre, et surtout l'invasion du comte de Barcelone, portèrent un coup fatal au commerce de la Provence.

Le numéraire y étoit devenu si rare que l'intérêt, qui vers la fin du XIV.e siècle s'élevoit déjà à 20 p. 0/0, fut porté à un taux encore plus considérable au XV.e siècle [1]. Le roi René, par un édit de 1472, prit en faveur de Marseille des mesures qui devinrent dans la suite la base de la franchise du port.

Les traités ou les priviléges en vertu desquels les villes de la France méridionale faisoient le commerce avoient des comptoirs ou des consuls dans les pays barbaresques, en Égypte, en Syrie, sur les côtes de l'Asie-Mineure et à Constantinople, étoient, comme on l'a vu, le résultat de négociations que ces villes entamoient et suivoient en leur propre nom sans l'intervention ou l'autorisation des rois. Ces derniers néanmoins ne restèrent pas indifférens aux progrès de ce commerce. Indépendamment de la protection qu'ils lui accordoient d'une manière générale, divers documens, dont les principaux sont de 1305, 1309, 1312, 1313, 1326, constatent que le roi de France exerça son intervention pour obtenir la restitution de prises faites sur les navigateurs de Narbonne, par les corsaires de Gênes, Savone, Aragon et Majorque [2]; et ces preuves seroient plus nombreuses si le temps n'avoit pas détruit un grand nombre de documens et fait perdre une infinité de souvenirs historiques.

Dès l'année 1270, Philippe le Hardi, fils et successeur de saint Louis, avoit fait un traité dans l'intérêt du commerce des Français en Afrique [3]. Un voyageur du XIV.e siècle trouva à Alexandrie un consul français qui avoit pour mission de protéger les étrangers dont la nation n'entretenoit pas de consuls [4]. Il est certain qu'en 1327 le roi de France avoit, à l'exemple de celui d'Aragon et des républiques italiennes, obtenu la permission du pape pour autoriser le commerce de ses sujets [5]. Ce prince dut éprouver d'autant moins d'obstacles que les lois de saint Louis, renouvelées en 1312 et toujours exécutées, interdisoient expressément de porter des armes et des munitions aux ennemis de la foi [6].

[1] Papon, *Histoire de Provence*, t. III, page 408. — [2] Collection Doat, t. LI, pag. 207, 277, 335, 404, 438. *Recueil du Louvre*, t. III, pag. 239; t. IV, page 89. Leibnitz, *Codex juris gentium*, part. I, pag. 119. — [3] M. de Sacy, *Nouv. Mémoires de l'Académie*, t. XI, page 463. — [4] Frescobaldi, pag. 75. — [5] Navarette, *Académ. de Madrid*, t. V, page 186. — [6] *Recueil du Louvre*, t. I, page 505.

Les souvenirs de gloire, et l'espoir d'acquérir des colonies par des conquêtes, flattoient les imaginations. Deux projets de croisade furent présentés à Philippe le Bel; on n'y sauroit méconnoître des vues d'une politique élevée, et surtout la grande importance dont on croyoit que cette entreprise seroit pour le commerce [1]. L'auteur de l'un de ces projets proposoit d'appliquer à la dépense les biens de l'ordre des Templiers, qui, disoit-il, les employoient à des usages profanes, et méritoient de subir la révocation de donations dont ils n'exécutoient pas les conditions.

Ce préalable fut exécuté, et la mémoire de Philippe le Bel a été sévèrement jugée.

Dans le fait, le projet de croisade, aux dépenses de laquelle les biens des Templiers devoient être consacrés, n'eut pas de suite : peut-être en faut-il chercher la cause véritable dans l'impossibilité de le faire réussir sans le concours des souverains de l'Europe, où l'ambition, les embarras domestiques et les intérêts politiques rendoient cette union presque impossible. Mais il faut reconnoître du moins que Philippe le Bel ne s'appropria pas les biens des Templiers. On peut croire même que l'intention qui avoit provoqué l'abolition de cet ordre ne fut pas perdue de vue, puisqu'un acte de 1312 attribue leurs biens à celui de Saint-Jean de Jérusalem, consacré à la défense de la chrétienté contre les musulmans [2].

Philippe de Valois, provoqué par une ambassade du roi d'Arménie, reprit le projet de croisade, et fit, comme je l'ai dit, page xviij, des préparatifs à Marseille; mais d'autres soins l'en détournèrent. Un siècle après on retrouve des preuves de négociations faites par ordre et au nom du roi pour l'extension et la garantie du commerce français chez les musulmans. On les doit à l'influence et à l'habileté de Jacques Cœur. Il profita de sa position auprès de Charles VII pour donner une sorte de caractère officiel aux relations qu'il avoit depuis longtemps en Égypte, et le soudan, flatté de recevoir ses présens, écrivit en 1447 une lettre au roi, par laquelle il promit sa protection aux commerçans français, en autorisant l'envoi d'un consul qu'il s'engagea à traiter sur le pied de ceux des nations les plus favorisées [3].

[1] De Guignes, t. XXXVII, pag. 503, 524 et suiv. — [2] Leibnitz, part. III, pag. 92. — [3] *Mémoires de Mathieu de Coussi*, t. X, page 105 de l'édition citée ci-dessus.

Malheureusement les intrigues de cour ou le besoin d'argent portoient les rois à donner à quelques personnes des priviléges exclusifs qui ne pouvoient qu'arrêter l'essor du commerce. Il est juste d'ajouter néanmoins que rarement ils hésitoient à révoquer ces concessions sur les plaintes des autres commerçans : on en trouve la preuve dans un document de 1339 [1]. Des concessions semblables avoient été faites par Louis XI, mais Charles VIII rétablit la liberté dès les premières années de son règne [2].

La navigation et le commerce maritime continuèrent sur les côtes occidentales de la France qui, à l'époque dont je m'occupe, avoient, avec la partie méridionale de ce royaume, des rapports assez suivis et assez importans pour qu'il ne soit plus nécessaire de diviser ce qui concerne l'une et l'autre.

La Biscaye avoit quelques ports peuplés de marins hardis qui de très-bonne heure se rendirent célèbres par des navigations lointaines et par la pêche de la baleine. Un voyage dans la mer Occidentale, dont le récit a été conservé par Pierre Martyr [3], prouve qu'on y faisoit des excursions dans le but qu'a enfin atteint Christophe Colomb.

La Guyenne fut, pendant la durée des deux siècles dont je m'occupe, sous la domination anglaise, et les guerres dont elle étoit presque toujours le théâtre jusqu'au moment où l'autorité des rois de France y fut complétement affermie durent paralyser souvent les opérations commerciales. Elles ne différoient pas, au reste, de celles qui avoient lieu dans le siècle précédent. Le voisinage des autres provinces dépendantes de la couronne fit nécessairement participer la Guyenne au commerce intérieur, et plusieurs documens constatent que les rois accordèrent, dans les parties du territoire qui leur étoit soumis, des priviléges commerciaux aux habitans des villes de la Guyenne qu'ils ne possédoient pas encore [4]. Bordeaux, dont il semble que la destinée fût de ne pouvoir prospérer qu'à l'ombre du pouvoir légitime, n'avoit point alors cette population nombreuse, cette étendue, cette activité commerciale qui, plus tard, la placèrent au premier rang parmi les cités de l'Europe; mais sa position

[1] D. Vaissette, t. IV, page 517. — [2] De Guignes, t. XXXVII, page 517. D. Vaissette, t. V, page 69. — [3] Publié par M. Saint-Martin en 1827, *in*-8°. — [4] *Recueil du Louvre*, t. V, page 192.



la rendoit déjà importante, et son port étoit dans ce point du littoral de l'Océan, l'entrepôt et le moyen de communication entre le reste de la France et les pays étrangers. C'étoit par cette voie qu'étoient expédiés en grande partie les productions du midi, surtout les vins destinés à l'Angleterre; c'étoit aussi par son entremise que les laines de ce pays, et une grande quantité des marchandises du Nord, se répandoient dans le Languedoc pour en alimenter les manufactures, et jusque dans l'Italie. Les voies terrestres suppléoient à la navigation qu'établirent, dans la suite, le génie de Riquet et la munificence de Louis XIV.

La Saintonge étoit le théâtre d'un commerce non moins actif, principalement par le port de la Rochelle, qui correspondoit avec presque tous les pays commerçans [1], et où les denrées asiatiques arrivoient en ne payant que de foibles droits. C'étoit surtout avec la Flandre que ce commerce étoit le plus suivi; et, par ce pays, il se lioit au commerce septentrional. Les Chroniques flamandes constatent que, dans les ports qui correspondoient avec la Rochelle, il existoit d'immenses magasins pour l'entrepôt des vins français. On y voit notamment que, pendant une guerre de 1388, les Anglais capturèrent plus de 9,000 muids de vins de la Rochelle expédiés en Flandre [2]. Les Flamands jouissoient dans cette ville de nombreux priviléges qui furent renouvelés en 1401 [3]. Les documens de la législation maritime des villes baltiques constatent aussi que le sel produit dans l'Aunis étoit un objet considérable d'exportations. En face de la Saintonge étoit l'île d'Oléron, dont le commerce, assez semblable à celui de la Rochelle, est constaté par sa coutume locale rédigée en 1340, qu'il ne faut pas confondre avec les rôles célèbres, rédigés à une époque incertaine, qui servoient au XIV.e siècle de règles pour les conventions maritimes en Angleterre, en Flandre et sur la Baltique.

Le commerce de la Bretagne continua d'être ce que nous l'avons vu dans le XIII.e siècle. Un traité de 1444 intervint entre les ducs de Bourgogne, qui alors étoient souverains de la Flandre, et celui de Bretagne, pour le commerce de leurs états respectifs [4]. En 1430 le duc de Bretagne accorda aux Espagnols

[1] Pegolotti, pag. 278, chap. LXIV. — [2] Analyse du mémoire de Verhoeven, page 14, dans le recueil des prix de l'académie de Bruxelles de 1777. — [3] *Recueil du Louvre*, t. V, pag. 348 et suiv. — [4] D. Morice, *Histoire de Bretagne*, t. I, page 537.

des priviléges semblables à ceux dont ils jouissoient dans les autres provinces du royaume [1]. Des encouragemens furent donnés aux ouvriers que les guerres avoient forcés de s'expatrier; et, en 1476, le duc François II, profitant de la cruelle mesure prise par Louis XI contre la ville d'Arras, en attira les ouvriers dans ses états.

Des traités de commerce, qui certainement existoient très-anciennement avec l'Angleterre, furent renouvelés en 1440, 1464 et 1489. On voit même, par un document de 1479, que le duc de Bretagne obtint en Égypte la faculté de commerce pour ses sujets [2]. J'ai indiqué, page lij, d'anciennes traditions qui portent à croire que les Bretons avoient devancé les Portugais sur les côtes occidentales d'Afrique.

La navigation des ports de Normandie n'éprouva point de changemens, ou plutôt ces changemens ne furent qu'un accroissement d'activité. Le nombre des navires employés aux opérations maritimes étoit déjà si considérable dans les premières années du XIV.e siècle, qu'en une seule fois les Anglais s'emparèrent de cent vingt navires de Normandie [3]. C'est à l'époque dont je m'occupe qu'appartient un document de 1340 que j'ai cité, tome II, page lxx, et dont j'ai dû faire usage, parce qu'il constatoit évidemment un état de choses antérieur. C'est aussi à la même époque qu'appartiennent les traditions qui nous font connoître que les Dieppois avoient formé des établissemens sur les côtes occidentales de l'Afrique [4]: on a vu, page lij, qu'un navigateur normand, Jean de Bethencourt, partit en 1402, avec le secours du roi d'Espagne, pour faire la conquête des Canaries. Un grand nombre d'ordonnances des rois de France, déjà citées, constatent que les Castillans, les Aragonois, les navigateurs de Majorque, ceux de Portugal et d'Italie, fréquentoient les ports de la Normandie, et y avoient obtenu les priviléges des nationaux et une protection étendue.

Le commerce maritime n'étoit pas moins actif sur les côtes de la Picardie. Les ports d'Abbeville, de Boulogne, remplis d'une multitude de navires sans cesse occupés à des expéditions commerciales, fournissoient une marine qui fut souvent redoutable à l'Angleterre. Unis à ceux de Dieppe, ils ravagèrent

[1] D. Morice, t. I, page 510.— [2] D. Lobineau, t. I, page 733. — [3] Walsingham, pag. 122. — [4] Bellefond, *Relation des costes de l'Afrique*. Labat, *Voyage en Guinée*, t. I, page 269.

les côtes de ce royaume en 1335 et 1336, et ne cessèrent de se signaler pendant les guerres qu'excitèrent les prétentions d'Édouard III à la couronne de France [1]. Le nom de Calais a obtenu dans les fastes de la monarchie une place qui n'est pas moins méritée par l'activité et le courage de ses marins que par le dévouement d'Eustache de Saint-Pierre et ses compagnons. Les armateurs d'Abbeville éprouvoient quelquefois des obstacles par les prétentions du seigneur de Saint-Valery d'assujettir leurs navires à des droits de passage; et ces contestations, qui furent toujours jugées en faveur d'Abbeville, constatent l'importance de son commerce. Elle fut assujettie quelque temps au roi d'Angleterre en sa qualité de comte de Ponthieu, et pendant ce temps ce prince modifia les droits de douanes en faveur d'Abbeville, comme il l'avoit fait en faveur des navigateurs d'Aquitaine. Les commerçans de cette ville entretenoient des relations suivies avec les villes anséatiques; ils fréquentoient les foires de Champagne, et jouissoient de grands priviléges pour la circulation de leurs marchandises dans le royaume. Les Castillans et les Portugais, les Flamands, les Hollandais et les Zeelandais, y faisoient un grand commerce. La marine d'Abbeville fut assez puissante pour former, après la fatale bataille de Crécy, une escadre destinée à ravitailler Calais, investie par le roi d'Angleterre; et dans plusieurs circonstances on la vit armer des navires pour défendre les expéditions marchandes contre les corsaires et les ennemis. Une ordonnance de 1399 constate qu'une grande partie de l'industrie d'Abbeville consistoit dans la pêche du hareng, la fabrication des draps, dans laquelle on employoit des laines anglaises, et la teinture des étoffes [2].

Des documens de 1293, 1294 et 1297, que j'ai déjà cités, t. II, page lxxvj, les statuts de Hambourg de 1270, et de Lubeck de 1299, font connoître qu'au XIII.e siècle les ports septentrionaux et occidentaux de la France étoient fréquentés par les navigateurs de la Baltique. Les priviléges dont ils jouissoient leur furent successivement renouvelés depuis 1392 [3] jusque sous les règnes de Louis XI et de Charles VIII.

[1] Walsingham, pag. 136. — [2] *Recueil du Louvre*, t. VIII, pag. 334. Traullé, *Abrégé des annales du commerce d'Abbeville*, pag. 9 et suiv. — [3] Sartorius, Geschichte des Hanseat. Bund. t. II, pag. 793.

Ces documens, et ceux qui appartiennent à Brême ainsi qu'aux Pays-Bas septentrionaux et méridionaux, constatent les mêmes faits relativement aux navigateurs de la mer d'Allemagne.

Les rapports commerciaux avec l'Angleterre, nonobstant l'état habituel d'hostilités entre les deux royaumes, ne sont pas moins constans; ils sont prouvés par une multitude d'actes contenus dans la collection de Rymer, et trop nombreux pour que je puisse en indiquer les dates.

Pendant longtemps la navigation du royaume avoit été en quelque sorte tributaire des étrangers, qui louoient ou vendoient leurs navires aux armateurs français, ou aux rois pour le besoin de leurs expéditions guerrières. Des documens du XIV.e siècle nous apprennent qu'on s'occupa avec assez d'activité de faire des constructions de navires en France, et l'article 39 d'une ordonnance de 1350, renouvelée en 1376, atteste l'usage de faire marquer dans les forêts les arbres propres à être employés à cet objet [1]. Les rois s'occupèrent aussi de procurer de la sécurité aux navigateurs, en prenant des mesures contre les pirates. On trouve dans une ordonnance de 1315 l'adoption, pour devenir loi générale en France, d'une constitution que l'empereur Frédéric avoit faite en 1220 pour abolir l'usage barbare de s'emparer des objets naufragés [2].

Si maintenant, après cette esquisse du commerce maritime, nous jetons les yeux sur l'intérieur et les villes dont l'industrie manufacturière produisoit tout ce que la France pouvoit offrir comme moyens d'échanges, nous trouvons que cette industrie fit des progrès d'autant plus remarquables que les malheurs du temps et l'impéritie du gouvernement sembloient devoir y apporter plus d'obstacles. Il est inutile de s'étendre sur les productions naturelles, qui se rattachent plus à l'agriculture qu'au commerce. Tout ce qui en provenoit, comme les grains, le cidre, l'huile, les vins, la laine, le chanvre, le lin, après avoir satisfait aux besoins de la consommation locale, ou à ceux de l'industrie, formoit un objet d'exportation, et une matière d'échange contre les produits naturels ou manufacturés des autres pays [3]. Je rappellerai seulement un essai, qui malheureusement n'eut

[1] *Recueil du Louvre*, t. VII, page 233. — [2] *Recueil du Louvre*, t. I, page 120. — [3] Pegolotti, page 115. *Statut. Massiliæ*, ann. 1287 et 1293, ined.



point de suite et de succès, pour introduire dans la Provence la culture de la canne à sucre [1]; on doit le regretter d'autant plus que cette industrie auroit pu être pour la Provence, alors fort appauvrie, un grand moyen de prospérité, puisqu'à cette époque une livre de sucre se vendoit quarante-cinq francs de notre monnoie actuelle [2].

La fabrication des toiles, qui devinrent de plus en plus un grand objet d'exportation [3], conserva son activité dans les lieux où nous avons vu, tome II, page lxxiij, qu'elle existoit à la fin du XIII.e siècle. Quelques ordonnances des rois eurent pour but de l'encourager et de l'étendre successivement [4]. Vers la fin du XV.e siècle, une famille nommée Grain inventa à Caen le procédé pour représenter sur la toile diverses figures, et pour créer ainsi un objet de luxe [5].

Dans le XIII.e siècle on fabriquoit des étoffes de coton en Provence; cette industrie s'étendit au Languedoc; une ordonnance de 1335 le constate pour Carcassonne [6]. La conversion des laines en étoffes de toutes espèces et de toutes qualités, quoique très-développée dans les pays étrangers, qui l'avoient apprise de la France, continua de prospérer et de s'étendre dans ce royaume [7]. Toutes les villes que j'ai nommées, tome II, page lxxiij, et un grand nombre d'autres de la Normandie, de la Picardie, de l'île de France, de la Champagne et de l'intérieur, conservoient leur ancienne industrie, qui s'étendoit dans le voisinage [8]. Les manufactures du Languedoc continuoient avec encore plus d'activité l'industrie qui existoit déjà au siècle précédent. Les plus connues sont Toulouse, Narbonne, Béziers, Beaucaire, Montpellier, Nîmes, Carcassonne. Il en étoit de même, pour la Provence, de Marseille, Toulon, Arles [9].

Philippe le Bel, ayant consulté en 1303 les députés des villes les plus manufacturières du Languedoc, défendit le transport hors du royaume des laines que les étrangers venoient acheter pour les mettre en œuvre, ainsi que des matières premières

[1] Fauris de Saint-Vincent, *Annales encyclopédiques,* 1818, t. VI, pag. 238. — [2] Fauris de Saint-Vincent, pag. 235 et 236. — [3] Pegolotti, pag. 19, 115. Uzzano, cap. LXI. Marlot, *Hist. Remensis,* t. II, pag. 658. — [4] *Recueil du Louvre,* t. II, pag. 330. — [5] M. de la Rue, *Essais historiques sur Caen,* t. II, pag. 345. — [6] *Recueil du Louvre,* t. II, page 114; t. V, page 105; t. VI, pag. 196, 364, 472; t. IX, page 662; t. X, page 231. — [7] Masseville, *Histoire de Normandie,* t. II, page 192. M. de la Rue, t. II, pag. 323. — [8] *Recueil du Louvre,* t. VI, page 683; t. VII, page 98; t. IX, page 271; t. XI, page 356. — [9] *Recueil du Louvre,* passim D. Vaissette, t. IV, pag. 161, 173. Pegolotti, *passim.* Uzzano, cap. LXIII.

propres à la teinture; et cette défense, dont on ressentit promptement les heureux effets, devint une loi générale pour le royaume par l'article 5 de l'ordonnance de 1349, portant réglement des foires de Champagne [1]. Dans toutes les villes que j'ai nommées, la teinture par le kermès étoit une industrie accessoire à la fabrication des étoffes [2].

Les communications avec l'Italie, et l'émigration d'un grand nombre de familles des républiques où la fabrication de la soie étoit connue, transportèrent cette industrie en France [3]. On l'essaya dans la Provence, où elle n'eut cependant pas encore une grande activité pendant les XIV.e et XV.e siècles. Avignon fut une des villes qui se distingua le plus par ce genre de travail [4]. On fabriquoit aussi dans le XIV.e siècle, en Champagne, des étoffes de soie, qui figurèrent dans la rançon envoyée par le roi de France à Bajazet pour délivrer les seigneurs français pris en 1366 à la bataille de Nicopolis [5]. Ce fut probablement à la même cause que Lyon dut ses premiers essais, qui ont reçu de si grands développemens. Les rois étendirent cette industrie jusqu'au centre de la France, et surtout à Tours et à Vitré [6]. Cependant cette étoffe étoit extrêmement chère dans le XIV.e siècle; le prix s'en élevoit jusqu'à cinquante-quatre francs la livre de notre monnoie actuelle, et la soie entroit, comme les métaux précieux, dans les présens des princes [7].

On remarque aussi parmi les objets sur lesquels s'exerçoit l'industrie française, la préparation des cuirs, qui étoit considérable à Marseille [8]; celle des peaux d'agneaux et des fourrures, qui étoient un objet de commerce avec les étrangers. Cette industrie ne s'introduisit dans l'intérieur, et notamment à Paris, qu'au commencement du XIV.e siècle, comme on le voit dans une ordonnance de 1339.

Des verreries furent établies en Provence par le roi René [9].

On ne voit pas moins de développemens de l'industrie française dans le travail des métaux. Pendant le XV.e siècle, des

[1] D. Vaissette, t. IV, pag. 161, 163. *Recueil du Louvre,* t. II, pag. 309.— [2] *Statut. Massil.* ann. 1287, 1293, ined. Papon, t. II, page 356. — [3] Fanucci, t. III, pag. 180. — [4] Papon, *Histoire de Provence,* t. II, page 409. D. Vaissette, t. X, pag. 519. Fauris de Saint-Vincent, page 239. — [5] Marlot, t. II, page 684. — [6] D. Lobineau, t. I, page 731. — [7] Cathala-Coture, *Hist. polit. eccl. et litt. du Quercy,* t. I, page 325. — [8] Fauris de Saint-Vincent, *ubi suprà.* Uzzano, pag. 16. — [9] M. de Villeneuve, *Histoire du roi René,* t. III, page 32. Fauris de Saint-Vincent, page 262.



mines d'argent, de cuivre, de plomb, de fer, furent exploitées dans le Nivernais, la Bourgogne, le Mâconnais, le Lyonnais, le Forez, le Couzerans, la Normandie [1]. Caen étoit renommée par sa coutellerie [2] et la fabrication d'armes de toute espèce [2]. Celles de Poitiers, de Toulouse [3] et de Rouen [4] n'étoient pas moins estimées. Paris possédoit aussi des manufactures d'armes qu'on prétendoit supérieures à celles de l'Allemagne [5].

L'orfévrerie ne fut pas sans importance : plusieurs villes se distinguoient par les procédés pour filer l'or [6], et par le travail et la ciselure de l'argent, industrie très-ancienne en France, qui ne cessa de se perfectionner et de s'étendre. Il existe un grand nombre de réglemens relatifs à l'exercice de cette profession [7].

A l'époque dont je m'occupe, ceux qui se livroient à ces diverses industries formoient des corporations, dont la plupart avoient reçu des statuts dès le temps de S. Louis, et ces statuts furent successivement perfectionnés par une multitude d'ordonnances qu'on trouve dans le Recueil du Louvre.

A mesure que se développoit ce grand mouvement commercial, on sentoit la nécessité de former des sociétés, pour produire, par l'union des capitaux de plusieurs associés, des résultats qui excédoient les facultés d'un seul. L'autorité reconnoissoit le besoin d'accorder des priviléges à quelques entreprises. On en trouve des exemples dans une ordonnance de 1350, qui elle-même en confirmoit une de S. Louis de 1229, laquelle à son tour se référoit à des actes antérieurs des comtes d'Artois [8]. On avoit aussi reconnu que la solidarité entre tous les associés étoit un moyen de crédit; et l'article 1.er d'une ordonnance de 1364 suppose ce droit en pleine vigueur [9].

L'article 34 de l'ordonnance de 1350 constate que le préjugé qui de nos jours éloignoit encore les nobles du commerce n'étoit pas général [10]; mais le commerce étoit interdit, par les ordonnances de 1350 et 1356 [11], aux officiers qui rendoient la justice au nom du roi.

La France avoit, du côté de la terre, des relations habituelles

[1] *Recueil du Louvre*, t. X, page 141. — [2] M. de la Rue, t. II, pages 313, 321, 328. — [3] *Recueil du Louvre*, t. IX, page 305. — [4] *Recueil du Louvre*, t. VII, page 744. — [5] *Recueil du Louvre*, t. X, page 44. — [6] Pegolotti, pag. 18. — [7] Le Recueil du Louvre en contient plusieurs, et Du Cange en a cité d'inédits, voc. *Perlæ*. — [8] *Recueil du Louvre*, t. IV, pages 248 et suiv. — [9] *Recueil du Louvre*, t. IV, page 426. — [10] *Recueil du Louvre*, t. II, page 410. — [11] *Recueil du Louvre*, t. III, pages 32 et 138.

avec les pays qui l'avoisinoient. Si elles dépendirent quelquefois de l'état de guerre, en ce qui concerne ceux qui, comme le Brabant et la Flandre, étoient souvent disputés; si, sous ce rapport, le commerce fut fréquemment interrompu [1], on ne trouve rien de semblable relativement aux commerçans des différentes parties de l'Allemagne qui bordoient la France à l'est; ils reçurent au contraire de grands priviléges par des ordonnances de 1297 et 1302 [2], et ne cessèrent d'en profiter.

La nécessité de faciliter les rapprochemens des commerçans et les échanges, ainsi que d'offrir des lieux d'entrepôt partout où le besoin de stationner et de changer les moyens de transport se faisoit sentir, amena l'établissement de foires nouvelles ou l'extension des anciennes. Les recueils d'ordonnances des rois, et les histoires particulières des villes et des provinces, contiennent une multitude d'actes, soit pour servir de réglemens aux foires qui existoient, soit pour en établir de nouvelles. Il seroit trop long d'en citer les dates; il suffit de constater, comme point assez important pour l'histoire du commerce et de la législation, que, par l'article 12 d'une loi du 8 mai 1372, le roi déclara qu'à lui seul appartenoit le droit de créer des foires et d'en accorder les priviléges [3]. Les plus considérables de ces foires étoient celles de Champagne [4], dont j'ai parlé, t. II, page lxxiv; les réglemens que nous en connoissons appartiennent même aux XIV.ᵉ et XV.ᵉ siècles, quoique l'institution fût bien antérieure.

Cet exposé, qu'il étoit de mon devoir de renfermer dans des limites convenables, montre que le commerce intérieur et extérieur de la France eut pendant le XIV.ᵉ siècle, et surtout pendant le XV.ᵉ, une très-grande activité. On en trouve la preuve dans la multiplicité des ordonnances et des réglemens faits par les rois, surtout par Charles VII; ces documens nous montrent que Paris commençoit à devenir le centre des affaires pour tout ce qui tenoit au mouvement intérieur.

Cependant, on ne peut se le dissimuler, pendant longtemps et presque jusqu'au règne de Louis XI, ce commerce fut principalement exercé par des étrangers; et, surtout pendant le XIV.ᵉ siècle, l'état de choses que j'ai indiqué, tome II, page lxxv, n'éprouva pas de notables améliorations. La plupart des ports

[1] *Recueil du Louvre,* t. I, pages 250, 615, 619. — [2] Recueil de M. Lappenberg, pag. 187 et 226. — [3] *Recueil du Louvre*, t. V, page 480. — [4] Pegolotti, pag. 237 et suiv.

français recevoient plus de navires étrangers qu'ils n'en expédioient de nationaux, et, à de rares exceptions près, ces ports étoient moins le théâtre d'un commerce national que des entrepôts au profit des étrangers.

Les Italiens, d'abord simples aventuriers, n'avoient exercé qu'une sorte de débit de colportage, et des usures dans lesquelles ils supplantèrent les Juifs. Sous le nom générique de Lombards, puis sous celui des différens pays dont ils étoient originaires, ils formèrent des corporations qui s'emparèrent du commerce, à l'aide des capitaux immenses dont ils disposoient et de leurs relations avec les villes les plus commerçantes. On a vu, tome II, page lx, que, dans le XIII.e siècle, les rois avoient favorisé d'une manière spéciale les établissemens de ces Italiens à Nîmes. Les priviléges qui leur avoient été accordés en 1275, 1276, 1277, 1278, furent confirmés et accrus en 1295, 1315, 1328, 1344, 1345, 1351, 1366, 1369, 1378, 1380, 1381, 1385, 1392, 1398, 1406 [1]. Ils eurent la faculté de fréquenter les foires de Champagne, de se fixer dans les villes les plus commerçantes de l'intérieur, dans les ports de l'Océan, d'avoir partout où ils le trouvoient utile des courtiers nommés par leur capitaine ou consul qui résidoit à Nîmes. Au moyen des correspondances qu'ils entretenoient sur tous les points du royaume et avec leur patrie, ils avoient dans la réalité le monopole du commerce français.

Cet état de choses éprouva quelques changemens vers le commencement du XV.e siècle : peut-être les guerres que la France eut avec l'Italie, ou d'autres circonstances que peut expliquer l'état politique des républiques de cette partie de l'Europe, en furent la cause. Ce qui paroît constant, c'est qu'à compter de cette époque on trouve peu d'actes du gouvernement en faveur des Italiens; on voit au contraire se multiplier les concessions en faveur des Castillans et autres commerçans de la péninsule espagnole, qui s'établirent avec de grands priviléges dans la Saintonge, à la Rochelle, à Harfleur, Rouen, Caen, Montivilliers, Toulouse, Carcassonne, Beaucaire, dans la Bourgogne, le Quercy, l'Agénois, le Bigorre [2].

Les Français reconnurent enfin tous les avantages qu'il y

[1] *Recueil du Louvre,* t. I, pages 326, 584, 650, 795; t. II, pages 202, 231; t. IV, pages 110, 668; t. V, page 239; t. VI, pages 335, 477, 558; t. VII, pages 126, 787; t. VIII, page 213; t. IX, pages 131, 134, 145. — [2] *Recueil du Louvre,* t. IX, page 106; t. XIII, page 209.

q..

avoit pour eux de ne pas laisser ainsi à des étrangers les profits d'un commerce dont ils étoient en quelque sorte les instrumens passifs. Le règne de Louis XI est l'époque à laquelle se manifesta plus particulièrement cette grande révolution. L'institution des postes, dont le commerce devoit recueillir d'immenses avantages, est due à ce prince [1]. Il fit, ou plutôt il perfectionna avec un grand soin, les réglemens pour la navigation de la Loire, qui assuroit la communication d'une partie du royaume avec l'Océan. Il projeta l'établissement de l'uniformité des mesures [2]. Il ne mit pas moins de zèle à étendre le commerce extérieur. Il fit à ce sujet des traités avec le roi d'Angleterre en 1475 et 1478. Il renouvela en 1464, 1473 et 1483, les anciennes relations de la France avec la ligue anséatique; accorda des priviléges aux Aragonnais en 1462, et fit un traité de commerce avec Venise en 1477 [3].

Quel que soit le jugement que l'on porte sur le caractère personnel, ainsi que sur la politique extérieure et intérieure de ce prince, il est incontestable qu'il fit beaucoup pour le commerce. Il ne négligeoit aucun moyen d'être instruit de ce qui pouvoit concourir à l'améliorer et à le développer, et traça à ses successeurs une marche que plusieurs ont suivie avec succès.

En résumant les notions que j'ai cherché à recueillir et à classer avec le plus d'ordre qu'il m'étoit possible, on arrive à connoître assez aisément les principales directions du commerce français.

A l'aide de la navigation septentrionale et occidentale, le royaume recevoit toutes les productions naturelles et industrielles de l'Angleterre, des villes situées sur la Baltique et de tout le Nord de l'Europe, des Pays-Bas, et par cette voie celles des parties de l'Allemagne qui y communiquoient par le Rhin et d'autres moyens. Cette même navigation ouvroit encore l'entrée de la France aux produits de l'Espagne, du Portugal, et à une grande partie des marchandises italiennes ou orientales que les Génois, et bien plus, les Vénitiens, y apportoient. La Loire et la Seine étoient les principales voies qui les introduisoient dans le centre, et leurs affluens servoient à les répandre du côté de la Picardie, de la Champagne et de l'Est en général.

[1] Garnier, *Histoire de France* de Vély, t. XIX, page 21. — [2] *Idem*, t. XVIII, page 437. — — [3] *Recueil du Louvre*, t. XVI, page 197; t. XVII, page 585; t. XVIII, pages 160, 173, 325.

A l'aide de la navigation par la Méditerranée, la Provence, quoique placée sous une domination particulière, et le Languedoc, recevoient tout ce qui venoit de l'Espagne orientale, de l'Italie, des côtes d'Afrique, de l'Égypte et de l'Orient. Le Rhône étoit un des plus grands moyens par lesquels l'introduction s'en faisoit jusque dans l'intérieur, au moyen de la Saone et des communications terrestres.

Il est inutile d'ajouter que les mêmes voies servoient à exporter les productions de l'agriculture et de l'industrie.

Ce seroit entrer dans des détails superflus, qui d'ailleurs pourroient être fondés tout au plus sur des données incertaines, que d'essayer d'indiquer tous les moyens secondaires de communication intérieure qui lioient entre elles les provinces et les villes du royaume.

Angleterre.

L'état du commerce en Angleterre resta pendant une partie du XIV.e siècle à peu près le même que pendant le précédent. Des manufactures peu nombreuses et dont les ouvrages grossiers ne servoient qu'à la consommation du peuple employoient une foible partie des matières premières. Les étrangers en exportoient une bien plus grande quantité, en même temps qu'ils importoient, soit des marchandises de leur propre pays ou des autres parties de l'Europe, soit des marchandises asiatiques. Les navires de l'Angleterre, employés, ou pour les grands armemens ou pour la course, dans les guerres presque continuelles de ce pays avec la France et la Flandre, ne se livroient que rarement aux opérations commerciales.

Un des plus grands obstacles à ce que le commerce anglais fît des progrès vint des priviléges accordés aux étrangers. En 1303 une charte appelée *charte marchande* en concéda de très-étendus aux navgateurs de la France septentrionale et occidentale, d'Aquitaine, du Languedoc, de Provence, de Navarre, de Castille, de Catalogne, de Portugal, de Lombardie, de Toscane, des Pays-Bas, d'Allemagne [1]. Ces commerçans, et sans doute aussi les Vénitiens et les Génois, admis en Angleterre dès le XIII.e siècle, étoient donc en réalité, quoique sans doute dans des proportions très-inégales, en raison du plus ou

[1] Prynne, *Animadversions on the institutes of Coke,* pag. 31.



moins d'importance de leur industrie et de leur navigation, les véritables maîtres du commerce anglais.

La charte dont je viens de parler leur accordoit des franchises, la protection royale, principalement le droit de faire juger les différends entre eux par des juges de leur nation, et ceux qu'ils avoient avec d'autres que leurs compatriotes par un tribunal mi-parti. La vente en détail des objets qu'ils apportoient leur étoit interdite, il est vrai, à quelques exceptions près: mais, la plupart du temps, ils éludoient les prohibitions ou s'en faisoient exempter par des priviléges spéciaux.

Cette charte fut plusieurs fois renouvelée, notamment en 1328, 1332, 1335, 1378 et 1413[1]; mais la nécessité de ces renouvellemens, les révocations ou les suspensions qui les avoient précédés, constatent une grande incertitude de système, ou plutôt l'absence d'un véritable système à cet égard.

On peut en indiquer plusieurs causes. Au premier rang sont les guerres qui, non-seulement interrompoient tout commerce avec les pays ennemis, mais qui, en général, produisoient la révocation de l'hospitalité et des priviléges obtenus par des sujets de ces pays. Les rois d'Angleterre ne s'en tenoient pas même toujours à cela; ils faisoient souvent aux neutres une sorte de condition, pour la conservation de leurs priviléges, de ne pas continuer le commerce avec la nation dont ils étoient ennemis; c'est ce que prouve un acte de 1305, à l'occasion des guerres entre l'Angleterre et l'Écosse, et un autre de 1337, à l'occasion de celles avec la Flandre[2]. Quelquefois même ces interdictions étoient la conséquence de traités de paix avec d'autres états; c'est ainsi qu'un document de 1304 constate que le roi d'Angleterre s'étoit obligé envers le roi de France à exclure de ses ports les navigateurs de la Flandre, avec laquelle ce dernier étoit en guerre[3].

Une autre cause non moins puissante étoit la lutte de l'industrie et du commerce naissans contre les étrangers, qui, déjà très-avancés dans le perfectionnement des procédés et l'économie de la main-d'œuvre, étendant leurs opérations sur un grand nombre de pays et multipliant ainsi les moyens de bénéfices, étoient en état de livrer à meilleur compte que les

[1] Rymer, t. II, part. III, pag. 4, 76; t. IV, part. II, pag. 54. — [2] Rymer, t. I, part. IV, pag. 39; t. II, part. III, pag. 161. — [3] Rymer, t. I, part. IV, pag. 33.

commerçans anglais ce qui pouvoit satisfaire aux besoins et au luxe des consommateurs.

Les rois, les seigneurs, les propriétaires, tous ceux qui possédoient des richesses territoriales, favorisoient ces étrangers. L'intérêt des rois étoit évident. Le produit des douanes étoit avec leurs domaines la plus grande partie des revenus de la couronne; les étrangers s'y soumettoient sans difficulté, parce qu'ils savoient bien s'indemniser par le prix qu'ils mettoient à leurs marchandises. Ils étoient toujours en état de faire des avances, de fournir le secours de leurs navires en cas de guerre; et ce fut, pendant le XIV.[e] siècle surtout, l'état habituel de l'Angleterre. A l'égard des seigneurs, des propriétaires, ils voyoient avec plaisir arriver des hommes qui, achetant et payant bien toutes les productions agricoles, leur procuroient des objets de luxe.

Dans les villes seules ces étrangers étoient en butte à la jalousie, à la haine des fabricans, des ouvriers, des marchands, à qui ils enlevoient les moyens de mettre en œuvre les matières premières, les profits du commerce, et par conséquent tous les moyens d'existence.

Les laines étoient le principal objet des exportations anglaises. Leur qualité supérieure à celles de toutes les autres parties de l'Europe, leur bas prix, résultat de l'abondance des produits et du peu de consommation intérieure, les faisoient rechercher par les étrangers. L'Angleterre produisoit aussi de l'étain, que le commerce répandoit dans toute l'Europe et jusque dans l'Asie [1], du plomb, du fer, du charbon de terre, dont les pays voisins venoient s'approvisionner [2]. Mais les chevaux n'étoient point encore un objet d'exportation; plusieurs documens prouvent que les Anglais en faisoient venir de pays étrangers [3].

Les règles relatives à l'exportation des matières premières que produisoit l'Angleterre ne sont pas faciles à démêler à travers un grand nombre de documens peu développés, souvent obscurs et contradictoires, qui d'ailleurs se rapportent à des usages anciens. Il paroît que toutes les matières destinées à être exportées d'Angleterre devoient être conduites dans certaines villes de l'intérieur ou de l'extérieur, appelées étapes, d'où elles n'étoient enlevées qu'après avoir acquitté des droits. Peut-être

[1] Cambden, *Britannia*, pag. 134. — [2] Brand, *History of Newcastle*, t. II, pag. 254. — [3] Rymer, t. I, part. IV, pag. 135; t. II, part. I, pag. 32, part. IV, pag. 72, 94, 132.

aussi ces étapes, au moins celles de l'intérieur, tenoient-elles à un système de monopole; car des actes du parlement de 1328 et 1334 abrogèrent, comme contraires à la liberté du commerce, les ordonnances qui en avoient établi [1]. Cependant en 1353 on changea de manière de voir; une loi détermina les villes d'Angleterre où il seroit formé des étapes [2].

Les étapes à l'extérieur ne différoient pas beaucoup des comptoirs des villes de la Méditerranée dans les pays musulmans, et de ceux que les Allemands formèrent dans presque tous les états du Nord, si ce n'est que l'étape avoit pour unique objet la vente d'une seule ou de quelques espèces de productions anglaises, et non pas, comme les comptoirs dont je viens de parler, de faire toute espèce de commerce, d'importer et d'exporter toutes sortes de marchandises. Il paroît, du reste, qu'il en résultoit d'assez grands avantages pour le pays où l'étape étoit établie, par le concours des commerçans qui venoient s'y approvisionner, puisqu'en 1314 et 1315 [3] le roi de France en sollicitoit une du roi d'Angleterre, ce qui donna lieu, de la part de ce dernier, en 1318 et 1337, à la formation de conseils de commerce [4]; vers le même temps les magistrats des villes du Brabant faisoient de semblables demandes [5].

Un grand nombre d'actes qui se succédèrent dans le cours du XIV.e siècle indiquent les placemens très-variables des étapes à l'extérieur [6].

La nécessité de s'approvisionner à ces étapes étoit probablement une charge onéreuse pour les étrangers, car en 1378 et en 1414 les Vénitiens, les Génois, les Catalans, les Espagnols, obtinrent d'en être affranchis [7]. De leur côté, les nationaux murmuroient contre ces exemptions; en 1459 le roi promit au parlement de ne plus en accorder [8].

Nonobstant le découragement dont le système du gouvernement et le commerce des étrangers frappoient l'industrie des fabriques de draps en Angleterre, elles parvinrent à améliorer leurs produits, surtout après que des ouvriers de Louvain, de

[1] Macpherson, t. I, pag. 497, 509. — [2] Macpherson, t. I, pag. 546. — [3] Rymer, t. II, part. I, pag. 66 et 90. — [4] Rymer, t. II, part. I, pag. 163. Willis, *History of Buckingham*, pag. 41. — [5] Rymer, t. II, part. III, pag. 165. — [6] Rymer, t. II, part. I, pag. 66 et 90; t. II, part. III, pag. 109; t. III, part. I, pag. 32, part. III, 47 et 48. Du Cange, voc. *Stapula*. Macpherson, t. I, pag. 478, 546, 596. — [7] Macpherson, t. I, pag. 587, 628. — [8] Macpherson, t. I, pag. 674.

Bruges et de la Zélande s'y furent établis [1]. Des documens de 1348, 1363 et 1376, constatent qu'on exportoit d'Angleterre des étoffes de laine [2].

Mais rien ne prouve qu'on s'y occupât de la fabrication des toiles; les Anglais continuoient à les recevoir de la France, de la Bretagne et de la Flandre [3].

D'autres branches d'industrie paroissent s'être développées successivement, entre autres celle de la soie [4]. On ne sait point exactement quand cette fabrication y fut importée. Il est probable que ce fut par des ouvriers italiens. Ce qui est incontestable, c'est qu'en 1455 et 1482 le parlement prohiba les soieries venant de l'étranger [5], sur la pétition des ouvriers en soie. On prit les mêmes mesures en 1463, 1482 et 1485, en faveur des fabricans de chapeaux et d'autres objets que jusqu'alors les étrangers avoient fournis [6].

La sortie des laines et de l'étaim fut assujettie à des règles plus fixes et mieux appropriées aux besoins; il ne fut pas permis d'exporter les laines filées et les draps non foulés [7]. Les étrangers furent astreints à n'emporter le prix des objets qu'ils avoient apportés qu'en produits de l'Angleterre [8].

Des navigateurs anglais, dont tout le commerce en pays étranger avoit longtemps consisté dans quelques établissemens en Flandre, en formèrent du côté de la Baltique, et notamment à Dantzick, pour y porter des vins [9]. Ils réclamèrent en 1388, et après de vives contestations ils obtinrent la faculté de s'y constituer un comptoir et d'avoir un chef de leur nation [10]. Des actes de 1391, 1398, 1399, 1401, 1404, 1426, 1437, en constatant soit la nomination des chefs de comptoirs, soit les difficultés ou les mésintelligences que l'exercice de ce commerce faisoit naître [11], prouvent suffisamment combien on mettoit d'importance à le conserver.

J'ai parlé, tome II, page lxxvj, des relations de l'Angleterre

[1] Rymer, t. II, part. III, pag. 68, 157, 167. Divæus, *Rerum Lovan.* pag. 117. — [2] Macpherson, t. I, pag. 539, 568, 581. — [3] Rymer, t. IV, part. II, pag. 155. — [4] Rymer, t. III, part. IV, pag. 86, 173; t. IV, part. I, pag. 194, part. II, pag. 19 et 88, part. IV, pag. 196. Walsingham, pag. 323. Macpherson, t. I, pag. 614. — [5] Macpherson, t. I, pag. 671, 699. — [6] Macpherson, t. I, pag. 676, 699, 706. — [7] Macpherson, t. I, pag. 633, 678, 679, 682, 708. — [8] Macpherson, t. I, pag. 613, 614. — [9] Rymer, t. III, part. II, pag. 194. — [10] Rymer, t. III, part. III, pag. 204; t. IV, part. I, pag. 22, 23, 26, 30. Schutz, Chronick, pag. 114. — [11] Rymer, t. III, part. IV, pag. 66, 173; t. IV, part. I, pag. 7, 67, 159, 161, part. IV, pag. 119.

avec la Norvége et les autres parties de la Scandinavie; on en trouve encore des preuves au commencement du XIV.e siècle [1]. Mais on verra, dans l'exposé du commerce anséatique, comment les navigateurs de la Baltique parvinrent à exclure les Anglais du commerce des trois royaumes du nord. Ce n'est que dans le XV.e siècle, à l'époque où déjà se manifestoient quelques signes de dissolution et de décadence de la ligue, que les Anglais, encouragés par des priviléges qui leur étoient offerts pour les exciter à lutter contre les Anséatiques, renouèrent de ce côté des relations qui ne cessèrent de s'étendre [2]: des actes de 1408, 1449 et 1490, en font foi [3]; on y trouve la preuve, notamment en ce qui concerne la Norvége, des contestations qui s'élevoient souvent entre les Anglais et les Anséatiques dans la ville de Berghen.

L'intérêt de la navigation du pays donna, dès la fin du XIII.e siècle, l'idée de ce qui est devenu la base du fameux acte auquel on assure que l'Angleterre doit une partie de sa puissance maritime. Des lois de 1381 et de 1390 ne permirent aux Anglais d'exporter leurs marchandises que par des navires nationaux, et prescrivirent des mesures pour que les armateurs se contentassent d'un fret équitable [4].

Le commerce anglais ayant été assez longtemps entre les mains des étrangers, on ne doit point être surpris qu'un grand nombre d'actes ou de priviléges soient intervenus en faveur de chacune des nations qui dès 1303, comme je l'ai dit plus haut, se partageoient ce commerce. Les recueils officiels en contiennent une multitude, la plupart du XV.e siècle, relatifs à la France, à la Bretagne, aux Pays-Bas, aux différens royaumes d'Espagne, au Portugal, à Venise, Gênes, Pise et Florence, dont il seroit trop long d'énumérer les dates, et qui d'ailleurs ne présentent rien d'important pour faire connoître l'état du commerce.

Lorsque je traiterai de la ligue anséatique, je développerai les rapports que cette confédération célèbre eut avec l'Angleterre [5]. Je me borne à faire remarquer ici qu'elle y jouit longtemps d'une grande faveur; et même on ne peut se dissimuler

[1] Rymer, t. II, part. I, pag. 33. — [2] Voir ci-après, page clxviij. — [3] Rymer, t. IV, part. I, pag. 125; t. V, part. II, pag. 23, 26, part. IV, pag. 1, 6. — [4] Macpherson, t. I, pag. 592 et 602. — [5] Voir ci-après, page clxij.

que son commerce étoit moins nuisible que celui des autres étrangers à l'industrie locale. Les Anséatiques avoient intérêt à exporter et à mettre en crédit les produits des manufactures anglaises, parce qu'une grande partie de leur commerce dans le Nord consistant à y introduire des draps, la concurrence de ceux qu'on fabriquoit en Angleterre leur offroit des moyens d'échapper au monopole des manufactures de Flandre [1]. C'étoit seulement aux armateurs qu'ils causoient un dommage véritable, parce que leur système exclusif dans le Nord, en même temps que la grande étendue de leur navigation, ne permettoit point aux Anglais de lutter avec eux.

A mesure que l'industrie locale entroit en concurrence avec les étrangers pour la consommation des laines, et que, d'un autre côté, l'accroissement des fabrications de draps dans toute l'Europe multiplioit les besoins de cette matière première, les agriculteurs se livrèrent avec plus de soin et d'activité à l'éducation des troupeaux. On voit par un acte de 1489 que la législation fut obligée de prendre quelques mesures contre la conversion de terres labourables en pâturages [2]; le célèbre Thomas Morus, qui écrivoit au XVI.ᵉ siècle, s'élève aussi contre cet usage [3].

Le débit et la circulation des produits indigènes et des marchandises qu'apportoient les étrangers donnoient lieu à un commerce intérieur qui dut se développer à mesure que la population et la civilisation s'augmentoient. Les prétentions exclusives des villes, l'esprit de monopole et de corporation, en compliquèrent sans doute, et souvent en entravèrent les opérations. La jalousie des marchands du pays, qui vouloient interdire le débit aux étrangers, donna lieu à beaucoup de réclamations, et quelquefois à des actes de violence [4]. L'autorité législative ou celle du gouvernement intervinrent, soit pour maintenir l'ordre, soit pour prescrire des règles sur l'établissement et la tenue des foires [5].

Il paroît, au surplus, que, même dans le XIV.ᵉ siècle, où le luxe étoit moins développé que dans le suivant, la plupart des objets qu'on fabriquoit dans les diverses parties du continent, ou que le commerce faisoit venir d'Asie et d'Afrique,

[1] Sartorius, Urkundliche Geschichte, &c. pag. 292. — [2] Macpherson, t. I, pag. 712. — [3] *Utopia*, lib. I. — [4] Walsingham, pag. 233, 537. — [5] Macpherson, t. I, pag. 505, 616.

entroient dans la consommation des Anglais. On trouve à cet égard des détails assez curieux, non-seulement dans les traités, ou les priviléges et sauf-conduits commerciaux, mais encore dans plusieurs actes qui autorisent, par une faveur spéciale, à exporter, sans payer de droits de sortie, des objets de ce genre, dont certainement la majeure partie ne pouvoit provenir des fabriques anglaises [1].

Parmi les marchandises que l'Angleterre recevoit des pays étrangers, et sous cette dénomination je comprends les conquêtes que les rois avoient faites sur le continent, les vins étoient évidemment l'objet le plus considérable d'importation. L'Aquitaine en fournissoit une grande partie; on peut croire cependant que les vins des autres provinces de la France étoient introduits en Angleterre, ainsi que ceux de Portugal, d'Espagne et du Rhin [2]. Tout ce qu'il y a de positif, c'est que ce commerce étoît soumis à des règles exceptionnelles, qu'en général il falloit une licence du roi, conformément à la charte marchande de 1303 [3], et que le transport en étoit interdit aux navires étrangers [4].

Il n'existe que des renseignemens très-peu circonstanciés sur le commerce de l'Écosse pendant les XIVe et XVe siècles. Les guerres presque continuelles entre ce pays et l'Angleterre durent amener un grand nombre de perturbations dans les relations réciproques de ces deux états [5]. Chaque fois que ces relations furent ou tolérées ou rétablies, elles eurent pour objet principal les importations et les exportations respectives des produits de leur agriculture et de leur industrie [6]. Un document français manuscrit, contenant les statuts des orfèvres de Paris, rédigés en 1335, nous fait connoître qu'on pêchoit sur les côtes d'Écosse des perles, qui certainement étoient d'une qualité très-inférieure à celles qui venoient de l'Orient, puisqu'il étoit défendu aux orfèvres de les mêler à celles-ci, si ce n'est dans les ouvrages faits pour des églises [7].

Les commerçans étrangers, non-seulement ceux de la Baltique et des Pays-Bas, que le voisinage devoit y attirer [8], mais

[1] Rymer, t. III, part. III, pag. 138, 139, part. IV, pag. 22, 26, 173. — [2] Rymer, t. II, part. III, pag. 68. — [3] Privil. ann. 1372, ap. Rymer, t. III, part. II, pag. 194. — [4] Macpherson, t. I, pag. 712. — [5] Rymer, t. II, part. III, pag. 129 et suiv. — [6] Rymer, t. III, part. I, pag. 177, part. III, pag. 119. Stow, *Annals*, pag. 549. — [7] Du Cange, voc. *Perlæ*. — [8] Macpherson, t. I, pag. 475, 673.

encore ceux d'Italie [1], fréquentoient les ports de l'Écosse [2]. Un traité de 1436 avec Éric, roi de Norvége, de Suède et de Danemarck, eut pour objet de régler les rapports commerciaux entre l'Écosse et ces états [3]; et lorsqu'à la fin du xv.e siècle la paix eut été rétablie avec l'Angleterre, des traités de 1438 et 1488 réglèrent les intérêts commerciaux des deux royaumes [4].

Quant à l'Irlande, l'état des choses tel qu'il étoit au XIII.e siècle continua de subsister. Un statut de Hambourg de 1270 constate que les commerçans de la Baltique alloient y chercher des laines. Les manufactures d'Irlande continuoient de fabriquer des étoffes connues sous le nom de *sayes*, qui étoient très-recherchées [5]. On voit même par un tarif d'octroi accordé en 1410 à la ville de Cambridge, que l'Irlande fabriquoit des toiles que le commerce importoit en Angleterre [6].

Pays-Bas méridionaux et septentrionaux.

L'état politique du territoire compris entre la France, l'Allemagne et la mer du Nord, connu longtemps sous le nom générique de Pays-Bas [7], n'éprouva point, durant l'espace de temps dont je m'occupe, de changemens qui m'empêchent de réunir sous un seul point de vue tout ce qui est relatif à son commerce. Quelques portions qui appartiennent aujourd'hui à la France n'y ont été réunies qu'à une époque trop récente pour que je dusse les comprendre dans le tableau relatif à ce royaume; et d'un autre côté la révolution qui, en donnant l'indépendance aux provinces septentrionales, a divisé les Pays-Bas en deux états distincts, appartient au XVI.e siècle.

L'industrie et le commerce extérieur étoient déjà au XIII.e siècle très-florissans dans la partie méridionale; ils ne cessèrent de s'y développer dans les deux suivans, nonobstant une multitude de révolutions locales et de guerres étrangères. Un écrivain qui vivoit en 1350 en fait un tableau qui peut surprendre, mais qui néanmoins ne paroît pas exagéré [8].

Le travail des manufactures avoit autant d'activité que de succès, protégé par les souverains, surtout par des franchises municipales et une sorte d'indépendance communale qui, plus

[1] Rymer, t. II, part. I, pag. 112. *Scotish Chron.* t. II, pag. 490. — [2] Rymer, t. II, part. III, pag. 99. — [3] Macpherson, t. I, pag. 642. — [4] Rymer, t. X, pag. 688; t. XII, pag. 403. — [5] Macpherson, t. I, pag. 652. — [6] Rymer, t. IV, part. I, pag. 171. — [7] Marchant, *Flandria*, pag. 124. — [8] Glanvil, *De proprietatibus rerum*, cité par M. de Reiffenberg, page 12.

d'une fois, amenèrent des insurrections fatales à la tranquillité et à la prospérité de ce pays. Mais le commerce et l'industrie étoient au-dessus de ces atteintes; leur activité n'étoit ni ralentie ni découragée. Un crédit immense réparoit promptement les pertes et faisoit renaître de nouvelles branches de commerce dès que la guerre ou les troubles intérieurs en desséchoient quelques-unes.

Ce fut principalement par la fabrication des étoffes de laine que les Flamands se firent remarquer. Cette industrie étoit sans doute ancienne, mais les communications avec l'Orient leur apprirent des procédés jusqu'alors inconnus, surtout l'art de faire des tapisseries, dans lequel ils ne tardèrent pas à égaler, peut-être même à surpasser les Asiatiques. Aux XIV.e et XV.e siècles, ils joignirent à cette industrie celle des étoffes et des velours de soie.

Une multitude de villes rivalisoient d'efforts pour atteindre la perfection et l'économie de la main-d'œuvre. Les produits en étoient répandus dans toute l'Europe, et servoient d'une manière avantageuse aux échanges avec l'Asie et l'Afrique [1].

Bruges fabriquoit des draps et des velours qui étoient considérés dans le Nord comme des objets de grand luxe [2]; on assure même que l'art de travailler les diamans fut inventé dans cette ville [3]. Gand eut jusqu'à quarante mille métiers [4]; elle fournissoit des serges, des étoffes de toutes espèces et des tapisseries [5]. Courtray comptoit six mille tisserands de draperies [6], et Ypres quatre mille [7], qui fabriquoient des écarlates [8]. Cette dernière ville étoit si renommée par sa bonne administration qu'en 1333, lorsqu'une guerre s'éleva entre plusieurs villes anséatiques, elle fut choisie pour arbitre [9]. Les tapisseries d'Audenarde rivalisoient avec celles d'Arras [10]. Au milieu du XIV.e siècle Louvain occupoit quatre mille métiers [11]; Malines en avoit un nombre au moins aussi considérable [12]. Bruxelles, l'une des villes les plus populeuses et les plus commerçantes des Pays-Bas méridionaux, étoit, indépendamment de ses autres branches d'in-

[1] Pegolotti, pag. 20, 100, 241 et suiv. — [2] Schroeder, *Observat. de luxu aulæ magni Smek, regis Sueciæ et Norvegiæ,* inter nova acta soc. scient. Upsal. t. VIII, pag. 325. — [3] M. de Reiffenberg, page 38. — [4] Sander, *Flandria illustrata,* t. III, pag. 9. — [5] Guicciardini, pag. 22. — [6] Sander, t. III, pag. 8 et suiv. — [7] Guicciardini, pag. 348. — [8] Saez, *Cronica de D. Juan,* t. II, app. pag. 107. Capmany, *Memorias,* t. III, cap. II, page 111. — [9] Blaeu, *Stadt van Nederlandt,* t. IV, Staveren. — [10] Marchant, pag. 46. — [11] Divæus, *Rerum Lovan.* pag. 116, et *Annales,* pag. 14. — [12] Grammaye, *Mechlin.* pag. 12.



dustrie, renommée pour les draps, qui de même que ceux de Lierre, Vervins, Malines, étoient très-recherchés en France, au point qu'une ordonnance de 1375 avoit pris des mesures contre ceux qui vendoient des draps sous cette fausse dénomination [1]. Lille égaloit, par son importance, Bruges, Anvers et Bruxelles; elle étoit remplie de tisserands, qui fabriquoient les étoffes de laine les plus variées, des velours d'une espèce particulière, du genre des pluches, et des soieries. On y fabriquoit aussi, sous le nom de bourats, des étoffes légères de laine et de coton [2]. Cette ville étoit un lieu d'étape ou entrepôt pour les laines d'Angleterre, dont il paroît que la France tiroit de grands avantages, si l'on en juge par les plaintes du roi, en 1314, de ce que l'arrivage des laines étoit suspendu [3]. On fabriquoit du camelot ou camelin, des étamines et des draps, à Cambrai [4], Armentières [5], Saint-Omer [6], Douai [7], Valenciennes [8] et Arras [9]. Les fabriques de cette dernière ville exécutoient des tentures magnifiques pour les palais des rois; on en envoyoit jusque dans le Levant.

Les fabriques flamandes faisoient leurs principaux approvisionnemens de laines en Angleterre. On voit par un acte de 1314 que Robert, comte de Flandre, recommandoit à Édouard III les commerçans de son pays qui alloient en Angleterre, et promettoit de protéger l'étape des laines et des autres marchandises des Anglais à Bruges [10]; et, sous ce rapport, l'activité ou la stagnation de leur industrie dépendoit de l'état de paix ou de guerre qui existoit entre les deux pays.

Les étoffes de laine et de soie n'étoient pas le seul produit de l'industrie flamande: les toiles, les dentelles, les cuirs, les armes et autres instrumens de fer et de cuivre, entroient aussi dans le commerce en assez grande proportion.

La situation de ce pays, intermédiaire et en quelque sorte point de repos forcé pour la navigation du Nord avec le Midi de l'Europe, à une époque à laquelle les procédés de cette même navigation étoient encore extrêmement imparfaits [11], excita les actifs commerçans de la Baltique à y fonder des comp-

[1] *Recueil du Louvre*, t. VI, page 174. — [2] Meyer, fol. 43. Buzelin, *Gallo Flandria*, pag. 513. [3] Rymer, t. III, pag. 482. — [4] Du Cange, voc. *Camelinum*. — [5] Guicciardini, pag. 242. — [6] *Recueil du Louvre*, t. IX, page 536. — [7] Buzelin, *Annales*, pag. 388. — [8] Guicciardini, pag. 263. — [9] *Idem*, pag. 252. — [10] Dumont, *Corps diplomat.* t. I, page 2. — [11] Verwer, *Nederlandt Zee recht*, préf. pag. 5.

toirs. Ils obtinrent à cet effet un grand nombre de priviléges, qu'il seroit trop long d'énumérer [1], et pendant longtemps ils jouirent de la faveur d'avoir leurs propres juges. De leur côté, les Italiens, qui ne tardèrent pas à comprendre l'importance des marchés des Pays-Bas, y abordèrent. On a longtemps fixé vers 1318 la première apparition des navires vénitiens en Flandre [2]; mais des tarifs plus anciens ne permettent pas de douter que déjà des productions méridionales n'y arrivassent. Ce qui paroît le plus certain, c'est que les Vénitiens y jouissoient de faveurs spéciales [3], et qu'en 1347 ils avoient un consul à Bruges [4].

Pendant la durée presque entière des XIV.e et XV.e siècles, cette ville fut le centre, en quelque sorte unique, du commerce étranger. Un annaliste célèbre assure qu'en 1381 cette ville étoit fréquentée par les Anglais, les Écossais, les Anséatiques, appelés souvent Osterlings, les Français, les Navarrois, les Biscayens, les Castillans, les Portugais, les Aragonnais, les Catalans, les Génois, les Florentins, les Lucquois, les Milanais, les Vénitiens, et par des négocians de pays encore plus éloignés qui y avoient établi des comptoirs ou fixé leur résidence [5].

On prétend même que dès l'an 1310 le comte de Flandre y avoit autorisé l'établissement d'une chambre où les négocians pouvoient faire assurer leurs marchandises, exposées à des risques de mer, moyennant quelques deniers pour cent [6]. Mais jusqu'à ce que des recherches, d'autant plus nécessaires qu'en général l'histoire des législations au moyen âge est encore obscure et imparfaite, aient constaté ce fait, il est permis de conserver des doutes sur une assertion faite au XVII.e siècle, sans l'appui d'aucun témoignage contemporain [7].

Bruges n'étoit point située sur la mer, mais elle se servoit de l'entremise de la ville de Damme, dont j'ai parlé, tome II, page lxxx. Les tarifs de ce temps constatent l'extrême variété

[1] Voir le recueil de M. Lappenberg, déjà cité. — [2] Marin, t. VII, pag. 18. — [3] Meyer, pag. 67. — [4] Rymer, t. III, part. I, page 9. — [5] Meyer, pag. 18. — [6] *Chronik van Vlandren,* chap. XL, pag. 462.— [7] On trouve, il est vrai, dans une charte de Guillaume III, comte de Hollande, de 1326 (Mieris, t. II, pag. 393), l'engagement que ce prince prenoit de payer à des armateurs les navires qu'il affrétoit, dans le cas où ces navires seroient pris; mais on ne peut y voir rien de plus qu'une convention connue dans le droit romain, Digeste, lib. XIX, tit. II, *Locati conducti,* fr. 13, § 5, ou encore, lib. XVII, tit. II, *Mandati vel contra,* fr. 39; et ce pacte, accessoire à une location, ne constitue pas, à proprement parler, le contrat d'assurance.

d'objets qui arrivoient par ce moyen. Les historiens remarquent surtout qu'on y avoit construit de vastes entrepôts pour les vins de France. Les Flamands s'en approvisionnoient à la Rochelle, et les navigateurs des côtes occidentales de la France les y apportoient en vertu de priviléges, dont l'un, de 1331, leur accordoit la faculté d'entrepôt et de débit [1]. Ce genre de commerce existoit dès le XIII.e siècle, ainsi que le constatent les statuts maritimes de Hambourg de 1270 et de Lubeck de 1299, dont l'objet étoit de servir de règle dans les comptoirs que ces villes avoient en Flandre. Il étoit devenu si considérable que pendant une guerre de ce pays avec les Anglais, en 1388, ceux-ci, comme on l'a vu page cxv, arrêtèrent en mer des navires flamands qui portoient neuf mille muids de vin de la Rochelle.

Ce n'est pas que, de son côté, Damme fût elle-même absolument située sur la mer. Les navires venoient à Sluys (l'Écluse), qui lui servoit de port [2]; des bateaux ou des chariots y conduisoient les marchandises à Damme, où elles étoient déposées dans de vastes magasins; et on les expédioit ensuite à Bruges, par un canal ou des voies terrestres. C'étoit par les mêmes moyens qu'on exportoit ce que Bruges fournissoit aux étrangers.

Mais au XV.e siècle ce commerce déclina sensiblement et passa à Anvers, où déjà dès le commencement du XIV.e siècle les Anglais avoient établi une étape. La situation de cette ville au milieu des dix-sept provinces formant les Pays-Bas et la beauté de son port la rendoient un des lieux les plus propres au commerce.

Il en résulta entre les deux villes des hostilités, dans lesquelles Anvers eut des succès. Une des principales causes de l'accroissement du commerce maritime d'Anvers fut l'établissement de la société connue sous le nom de marchands de la confraternité, qui abandonna en 1464 Middelbourg, pour venir se fixer à Anvers. Une ordonnance de 1495 constate l'état florissant de cette ville, en faveur de laquelle le duc Maximilien fit un traité avec l'Angleterre.

En peu d'années Anvers devint le centre du commerce que les méridionaux faisoient avec le Nord. Il n'est pas une ville maritime d'Italie, d'Espagne, de Portugal, de France, qui n'y entretînt des rapports, et n'y apportât, indépendamment des

[1] *Chron. van Flandren,* t. I, pag. 510. — [2] Sanuto, *Secreta fidel. crucis,* lib. II, part. IV, cap. VIII.

productions propres à chacun de ces pays, tout ce que pouvoit leur fournir le commerce asiatique et africain.

De leur côté, les navigateurs des ports du Danemarck, de la Suède, de la Norvége, de Nowogorod, de la Livonie, de la Pologne et des pays méridionaux de la Baltique, y venoient échanger les marchandises du Nord contre celles qu'on apportoit du Midi.

Les corsaires anglais troublèrent souvent ces expéditions; mais en 1340, les villes de Gand, d'Ypres et de Bruges obtinrent d'Édouard III, roi d'Angleterre, un sauf-conduit pour la marine marchande de Catalogne, de Castille et de Majorque. Cependant, peu d'années après, deux navires chargés de marchandises précieuses, et expédiés par des négocians de Barcelone et de Valence pour la Flandre, furent encore pris par des corsaires baïonnais et conduits dans un port d'Angleterre.

En général le commerce maritime de ces provinces étoit borné à leurs relations du côté de la Baltique et de l'Océan. On ne voit pas que, pendant les deux siècles dont je m'occupe, elles se soient dirigées vers la Méditerranée; cependant les chroniques nomment un commerçant de Malines, Florent Berthaut, qui s'étoit enrichi par de vastes spéculations maritimes, et qui correspondoit avec Alexandrie, le Caire et Damas [1].

Les Pays-Bas septentrionaux avoient eu peu de part aux négociations maritimes dans les XII.ᵉ et XIII.ᵉ siècles. La population de ces contrées étoit peu considérable; elle fournissoit seulement aux habitans tout ce dont ils avoient besoin, et le foible commerce qu'ils pouvoient entretenir avec les Flamands et les Frisons, encouragé par quelques priviléges des souverains [2], se faisoit par la voie des rivières : leur caractère sembloit même alors les rendre peu propres au commerce maritime, et pendant les premières années du XIV.ᵉ siècle il n'existoit que des rapports de peu d'importance, presque exclusivement relatifs à la pêche, entre eux et l'Angleterre [3].

Les villes maritimes de la Baltique liées avec la partie méridionale ne durent pas néanmoins être longtemps à reconnoître ce que pourroient avoir d'utile pour leur commerce des rela-

[1] Analyse du mémoire de Verhoeven, page 12, dans les Mémoires couronnés par l'Académie de Bruxelles en 1777. — [2] Miéris, *Groot Charterboeck*, t. I, pag. 384. — [3] Rymer, t. II, part. I, pag. 57, part. III, pag. 70.

tions avec la partie septentrionale, qui les avoisinoit davantage. Un des plus anciens documens qui en fournissent la preuve est le privilége accordé en 1327 à la ville de Lubeck par le comte de Hollande [1].

Des liens avec l'Angleterre se formèrent peu à peu, ainsi qu'on le voit par trois traités intervenus en 1337 [2]. Lorsque la mer se fut ouvert le passage du Marsdiep, et que les grands navires purent remonter jusqu'à Amsterdam, le commerce de cette ville, qui avoit commencé à être favorisé en 1323 par le comte Guillaume [3], prit un grand accroissement. Les priviléges tendant à y attirer et à favoriser les étrangers se multiplièrent [4]; et comme les différentes provinces qui, dans la suite, ont formé l'union républicaine, étoient alors sous des dominations distinctes, nous voyons aussi des priviléges accordés dans le comté de Hollande à des villes de souverainetés voisines, telles que celles de l'Over-Yssel, la Frise orientale, &c.

Les commerçans de Hollande obtinrent aussi de justes réciprocités : en 1307, 1308, 1309, 1313, 1324, 1340, des traités et des priviléges intervinrent pour les favoriser en Angleterre [5]; d'autres leur furent accordés en Suède et en Scanie dès l'année 1368 [6]. Les villes les plus considérables par leur commerce ou leur navigation entrèrent en relations avec les grandes villes maritimes de la Baltique, et dès les premiers momens où la ligue anséatique se constitua, nous trouvons leurs noms parmi celles qui déclarèrent la guerre au roi de Danemarck. Il n'y a donc aucun fondement dans l'opinion d'un écrivain estimable qui assigne au XVI.e siècle le commencement du commerce de la Hollande [7].

Cette union des villes maritimes des Pays-Bas septentrionaux avec la ligue anséatique devint, au XV.e siècle, la cause d'une importante révolution dans leur commerce.

Peu contentes des profits que l'association leur avoit procurés par la participation aux priviléges de la ligue en Norvége, Suède et Danemarck, et même dans la Livonie et la Russie, où elles ne trafiquoient il est vrai que par l'intermédiaire des villes baltiques, les villes les plus considérables de la Hollande, de la

[1] Miéris, t. II, pag. 442. — [2] Rymer, t. II, part. III, pag. 168, 169, 179. — [3] Miéris, t. II, pag. 321, 668. — [4] Miéris, t. II, *passim*. — [5] Rymer, t. I, part. IV, pag. 95, 120, 140, 145; t. II, part. I, pag. 57. — [6] Miéris, t. III, pag. 227 à 232. — [7] Hallam, book III, chap. IX.

Frise, de la Zélande, aspirèrent à faire ce commerce de première main. Sans respect pour les statuts de la ligue qu'elles avoient juré d'observer, elles cessèrent de faire cause commune avec les villes baltiques, dans une guerre sérieuse que ces dernières soutenoient contre Éric, successeur de la célèbre Marguerite aux trois royaumes-unis. Ce prince les en récompensa par de grands priviléges, qui devinrent une cause d'immenses profits pour leur commerce et de grands progrès pour leur navigation.

Devenues rivales, et même ennemies irréconciliables des autres villes maritimes de la ligue dont elles se séparoient, elles contractèrent, en leur nom, un grand nombre de traités de commerce avec le Danemarck, la Suède, la Prusse, la Livonie [1]; elles en firent même avec les villes baltiques, lorsqu'un intérêt réciproque les obligeoit à suspendre les haines [2].

L'Angleterre, qui travailloit aussi à supplanter les Anséatiques dans le commerce du Nord, se lia de plus en plus avec les villes de Hollande, qui obtinrent, dans ce pays, divers priviléges, comme on l'a vu page cxxx. Ces rapports s'étendirent naturellement à l'Écosse [3].

On ne peut douter que la Hollande ne fît, à cette époque, un assez grand commerce en France; une ordonnance de 1461 en contient la preuve [4]. On voit aussi par un acte de 1412 que, dès le commencement du XVe siècle, les Hollandais avoient des relations commerciales avec les Portugais et les Espagnols.

Les guerres dont la Flandre étoit si souvent le théâtre concoururent à accroître l'importance du commerce de la Hollande, qui garda presque toujours une prudente neutralité. En 1482, lors de la lutte assez longue des Flamands contre Maximilien d'Autriche, les Hollandais se rangèrent du côté de ce prince; par ce moyen leur commerce s'accrut, tandis que celui de l'Écluse, port de Damme et de Bruges, étoit interrompu.

L'industrie s'exerçoit aussi, quoiqu'avec moins d'étendue que dans les Pays-Bas méridionaux, dans la fabrication manufacturière. Depuis le XIIIe siècle les Hollandais alloient chercher la laine en Angleterre; et quoique une grande partie servît à l'approvisionnement de la Belgique, une portion assez notable étoit

[1] Miéris, t. IV, pag. 370. Dumont, t. III, part. 1, page 106. Nordkertk, *Privilegien van Amsterdam*, pag. 53 et 54. *Vanderlandschen histor.* t. III, pag. 249. — [2] Kluit, pag. 12. — [3] Miéris, t. IV, pag. 378, 692, 816, 817. — [4] *Recueil du Louvre*, t. XV, page 348.

travaillée à Amsterdam; la Zélande fournissoit beaucoup de draperies; Harlem tissoit une quantité extraordinaire de toile fine, des velours recherchés par les Italiens et les Espagnols, et de la draperie; dix à douze mille pièces de draps sortoient annuellement de ses fabriques [1].

Allemagne, Prusse, Pologne.

La situation topographique des différens états dont se composoit l'Allemagne ayant dû nécessairement lier leur commerce avec celui de l'empire grec, de l'Italie, de la France et des Pays-Bas, dont j'ai présenté le tableau, je crois devoir m'en occuper maintenant. Je m'écarte un peu, en cela, du plan que j'ai suivi dans l'exposé des XII.e et XIII.e siècles; j'y trouve l'avantage de pouvoir parler, sans interruption, du commerce de la ligue anséatique et des états du Nord, qui pendant les XIV.e et XV.e siècles furent liés d'une manière indivisible.

L'Allemagne, en faisant abstraction des côtes maritimes qui furent le siége principal de la ligue anséatique, ne peut offrir à mes recherches qu'un commerce terrestre.

On a vu que pendant le XIII.e siècle, et surtout pendant la seconde moitié, les obstacles les plus considérables qui s'opposoient à des relations avec l'Italie avoient été surmontés.

Les villes de Souabe, et principalement Augsbourg, obtinrent en 1320 le passage par le Tyrol, et en 1329 par la Bavière [2]. Un document de 1388 atteste que les négocians passoient par Füssen [3] et Inspruck, qui devint un entrepôt considérable [4]. La Clause et Bolzano étoient les principaux lieux de douanes [5]. Cette dernière ville fut longtemps célèbre par ses foires, que fréquentoient les marchands d'Allemagne et d'Italie [6]. Une société de Florentins avoit acheté du souverain, en 1319, le privilége exclusif d'y tenir une banque [7]. On se dirigeoit ensuite sur Trente, pour entrer dans la Lombardie et arriver à Venise.

Mais d'autres voies plus directes servoient à la communication du commerce de la haute Italie avec les pays du Rhin [8].

[1] Le mémoire de M. Verhoeven, déjà cité, et celui de M. de Reffeinberg, couronné par l'Académie de Bruxelles en 1822, présentent une multitude de détails curieux dans lesquels mon plan ne me permettoit pas d'entrer. — [2] Stetten, Geschichte der Reichsstadt Augsburg, t. I, pag. 96, 97. — [3] *Id.* pag. 100. — [4] Hormayer, Geschichte von Tyrol, t. II, pag. 279, 280. — [5] *Id. ibid.* — [6] *Id.* pag. 382, 383. — [7] Hormayer, Urkundenbuch, pag. 120 à 122. — [8] J'ai puisé la plupart des indications des directions commerciales que je donnerai sur le commerce intérieur de l'Allemagne, dans l'ouvrage de M. Hüllmann, que j'ai cité, t. II, page xciv, note 1.

Une de ces voies partoit du lac Majeur, l'autre du lac de Côme.

La première, commençant à Locarno, à l'extrémité septentrionale du lac Majeur, se dirigeoit vers le Saint-Gothard, la vallée d'Ursen, la Teufels-brücke (pont du Diable), la vallée de Schollen et le long de la Reuss, tantôt sur la droite, tantôt sur la gauche de cette rivière, le canton d'Ury, Altorf, le lac des Quatre-cantons, l'Argovie jusqu'au confluent de l'Aar, de la Reuss et de la Limmat; à ce point la route se joignoit à l'une des branches de celle qui partoit du lac de Côme.

Celle-ci, depuis l'extrémité septentrionale du lac, se dirigeoit sur Chiavenna, ville à peu de distance de laquelle arrivoit une route du Tyrol qui mettoit cette partie de la Suisse en communication avec Bolzano, en passant par Glurn, dont les commerçans de la Lombardie fréquentoient les marchés par l'Ober-inn, la vallée du haut et bas Engadin. De Chiavenna on se rendoit à Coire. A ce point la route se divisoit en deux. Une branche orientale suivoit le cours du Rhin jusqu'au lac de Constance, et par le fleuve ou la vallée qu'il parcourt, on arrivoit à Bâle. La branche occidentale conduisoit au lac de Wallenstadt, dont la navigation, celle de la Linthe, de l'Ober-see, du lac de Zurich et de la Limmat, servoient à rejoindre la route partant du lac Majeur, qui conduisoit aussi à Bâle.

C'est là que commençoit, à proprement parler, la navigation du Rhin, à laquelle la richesse agricole des pays qu'il parcourt donnoit une nouvelle importance.

Cette navigation mettoit néanmoins en opposition deux grands intérêts dont la lutte ne cessa jamais : celui des souverains locaux qui, exerçant leur pouvoir sur des territoires très-divisés et ne pouvant prendre en considération une utilité d'ensemble, établissoient presque arbitrairement, ou obtenoient sans peine, du chef de l'empire, des droits de navigation, d'étape, de transport et de conduite exclusifs des marchandises, et d'autres priviléges également onéreux pour les commerçans; celui de ces derniers, qui cherchoient par tous les moyens possibles à les faire révoquer ou modifier, et à les éluder [1].

Le cours du Rhin supérieur traversoit l'Alsace, où Strasbourg étoit un des principaux intermédiaires du commerce avec

[1] Fischer, Geschichte des teutschen Handels, t. II, pag. 475 et suiv. M. Raumer, Geschichte der Hohenstaufen, t. V, chap. IV, sect. 7.

la France, dont les frontières étoient alors peu avancées du côté de l'est. Strasbourg n'étant pas absolument et immédiatement bâtie sur le Rhin ne jouissoit pas du droit d'étape, alors si favorable aux villes qui en possédoient; mais elle exerçoit le privilége de faire conduire par ses bourgeois bateliers les marchandises qui passoient par son territoire [1].

Il existoit une étape à Spire, qui toutefois ne devint pas une ville commerciale d'une haute importance; il paroît aussi que les empereurs y percevoient des droits de transit [2].

La Moselle, qui tombe dans le Rhin, ouvroit les pays de Trèves, du Luxembourg, de la Lorraine, des Trois Évêchés et de la France.

Francfort sur le Mein, à peu de distance de son embouchure dans le Rhin, étoit le centre du commerce de cette partie de l'Allemagne. Des écrivains du XV.e siècle, pour donner une idée de la prospérité de cette ville et de l'affluence des négocians qui la fréquentoient, l'appellent un *abrégé du monde* [3]. Le nombre de ses foires fut augmenté en 1330 [4]; des concessions non moins favorables lui furent faites en 1376 et 1379 [5], et on y forma une banque de change en 1429 [6].

Quoique Mayence fût située sur le Rhin et même au confluent du Mein avec ce fleuve, Francfort l'avoit éclipsée.

Au-dessous de Mayence étoit Cologne, dont le nom se trouve dans les documens relatifs au commerce de presque toutes les villes de l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas, de l'Angleterre et du Nord. Cette ville jouissoit d'un droit d'étape que l'accroissement successif du commerce et l'augmentation toujours croissante du nombre des expéditions destinées à exporter les produits de l'Allemagne et à y importer ce qui venoit des Pays-Bas, rendit de plus en plus une source de richesses locales. Aucun transport ne pouvoit passer par Cologne sans y être déchargé et pesé au poids de la ville, ce qui, comme on l'a vu, tome II, page XCIX, avoit rendu presque universels en Europe les poids et mesures de Cologne. Les marchands étrangers ne pouvoient y résider plus de six semaines; il n'étoit pas permis

[1] Schinz, Geschichte der Handelsschaft von Zurich, pag. 77. — [2] Privileg. ann. 1369, ap. Dumont, *Corps diplom.* t. II, part. I, page 70. — [3] Leuber, *Disquisitio de stapulâ saxonicâ*, n. 501. — [4] Lünig, Reichs-Archiv, part. spec. cont. IV, pag. 565. — [5] *Id. ibid.* pag. 593, 596 et suiv. — [6] *Id. ibid.* pag. 618.



de transporter plus loin les marchandises sans employer les bateaux et les bateliers de la ville.

De là le commerce s'étendoit par l'ouest à Aix-la-Chapelle, à Maëstricht, à Liége, à Dinan, et à toutes les villes du Brabant, de la Flandre et même de l'Artois.

Si maintenant on porte ses regards sur les pays situés à l'est de cette grande ligne commerciale du Rhin, les cercles de Souabe et de Bavière offrent plusieurs villes, entre autres Nuremberg et Augsbourg, que l'industrie et le commerce extérieur élevèrent au plus haut degré de prospérité.

Je me réserve de parler plus bas de leur industrie.

Nuremberg avoit été quelque temps éclipsée par Wurtzbourg; mais plusieurs maisons considérables de celle-ci s'y étant transportées lui assurèrent la prépondérance [1]. Au xv.e siècle elle étoit presque l'unique entrepôt de tout ce que l'Allemagne expédioit ou recevoit. Un écrivain de cette époque l'appelle le centre de l'Europe, pour exprimer le nombre infini de commerçans qui s'y rendoient [2]. Plus septentrionale qu'Augsbourg, elle forma plus tard que cette ville des liaisons avec l'Italie; il est probable qu'elles commencèrent par la fréquentation du grand marché de safran à Aquilée [3]. Bientôt ses commerçans furent admis à Venise, dont on assure qu'elle emprunta la législation [4].

Un tableau des différentes directions du commerce des villes de Souabe et de Franconie deviendra en quelque sorte celui de tout ce qui concerne cette partie de l'Allemagne.

Dans la direction du midi, le commerce s'avançoit, comme on l'a vu, non-seulement vers Venise, mais encore vers les autres grands marchés de la Lombardie et de la haute Italie. On voit en effet par un décret de l'empereur Sigismond qu'en 1418 ce prince étant en guerre, comme roi de Hongrie, avec la république de Venise, défendit aux Allemands de fréquenter d'autres marchés d'Italie que Gênes et Milan [5].

Ce que j'ai dit plus haut du commerce de l'Italie apprend quelles espèces de marchandises les Allemands devoient se procurer en retour.

Dans la direction du sud-ouest, les commerçans alloient dans le Wurtemberg, le pays de Bade, s'avançoient jusqu'à Bâle,

[1] Roth, Geschichte von Nüremberg, t. I, pag. 50. — [2] Regiomont, *Epist. ann.* 1471. — [3] Roth, t. I, pag. 43. — [4] Schot, *Comment. in Taciti Ann.* pag. 113, not. 9. — [5] Roth, t. I, pag. 109.

Soleure, Berne, Neufchâtel, et, en traversant le Jura, fréquentoient les foires de Lyon, où Nuremberg avoit des priviléges et un comptoir [1].

Dans la direction de l'ouest, on passoit par Rothenbourg sur le Tauber, Mosbach, Heilbron sur le Necker, Worms, Spire, Haguenau, pour arriver à Strasbourg, et ensuite par Saarbruck, à Metz et à Verdun [2].

Dans la direction du nord-ouest, les commerçans atteignoient Francfort sur le Mein, en employant les routes terrestres et le cours des rivières, et par Mayence et Cologne on suivoit la direction du commerce rhénal. Ce commerce, probablement plus ancien que celui du midi, étoit d'une si haute importance réciproque pour les Allemands et pour les pays où ils le faisoient, que les magistrats de Nuremberg avoient obtenu en Brabant l'exemption de tous droits; en reconnoissance de ce privilége, ils envoyoient chaque année une épée au gouverneur de Bruxelles [3]. Les détails que j'ai donnés sur les Pays-Bas font connoître suffisamment quelle devoit être l'abondance et la variété des objets dont les Allemands composoient leurs retours.

Dans la direction du nord, le commerce se faisoit par Bamberg, Cobourg, Erfurt, où le transit étoit considérable, parce que toutes les marchandises qui alloient de ce côté dans la basse Allemagne devoient y passer; d'Erfurt on alloit à Brunswick, à Brème, à Hambourg, à Lubeck [4].

Dans la direction du nord-est, on alloit par Hof à Plauen et Chemnitz [5], surtout aux foires de Saxe, qui d'abord placées à Zeitz furent, après de grandes contestations avec Halle, transférées à Leipsick [6]. Sans négliger les moyens de communication avec les côtes maritimes que l'Elbe pouvoit fournir, on s'avançoit vers la Prusse par Gorlitz et Glogau, où la navigation de l'Oder procuroit les mêmes avantages, et par Posen, dans la partie occidentale de la Pologne, jusqu'à la Vistule.

Dans la direction de l'est, les relations des commerçans de Souabe et de Franconie avec la Bohême, la Moravie, la Silésie, la Pologne, étoient nombreuses; elles sont attestées par des priviléges du XIV.e siècle, et les routes étoient les mêmes que celles

[1] Fischer, t. II, pag. 494, 505. Roth, t. I, pag. 110. — [2] M. Hüllmann, t. I, pag. 338. — [3] Lünig, *Cod. germ. diplom.* t. II, col. 1575. — [4] Dalberg, Beiträge zur Geschichte der Erfurter Handlung, pag. 4 et suiv. — [5] Roth, t. I, pag. 162. — [6] Heydenreich, Leipzigsche Cronicke, pag. 65.

que j'indiquerai plus bas, en parlant du commerce des villes situées sur le Danube, commerce qui, de ce côté, étoit lié à celui de la Souabe et de l'Allemagne occidentale.

Dans la direction du sud-est, le commerce étoit naturellement lié à celui des villes situées sur le Danube, parmi lesquelles Ratisbonne et Vienne tenoient le premier rang. Quoique ces villes fussent, comme on va le voir, à portée de recevoir directement de l'Italie des marchandises asiatiques, un document du XVI.ᵉ siècle constate qu'elles en recevoient fréquemment par Nuremberg [1].

On a vu, tome II, page xcvij, que cette partie orientale de l'Allemagne entretenoit des rapports assez suivis avec la ligne commerciale du Rhin. Des documens du XIV.ᵉ siècle [2] en constatent la continuation, en même temps qu'ils prouvent que les négocians des villes du Rhin, de la Meuse, de la Moselle, fréquentoient les foires d'Autriche [3], et faisoient à travers ce pays des expéditions jusque dans la Hongrie [4].

Dans une direction méridionale, les commerçans des bords du Danube se rendoient à Venise par Willack et Pettau. La première, déjà riche par ce transit, le devint davantage par l'exploitation de mine établie dans son voisinage. Mais ces commerçans se trouvoient en concurrence avec ceux de Nuremberg et d'Augsbourg. Ratisbonne même prétendoit et obtint la prééminence sur Nuremberg par une décision du doge [5].

A l'orient, les villes du Danube, Vienne surtout [6], étendirent leur commerce dans la Hongrie, et probablement n'abandonnèrent pas entièrement les relations anciennes qu'elles avoient avec l'empire grec.

Quant à la Hongrie, on a vu, pages lxx et lxxv, qu'elle étoit en rapport avec Venise, et qu'elle servoit aux relations que cette ville entretenoit avec la mer Noire par des voies de terre.

Ratisbonne n'étoit pas cependant, pour cette partie du commerce oriental, dans une position aussi favorable que Vienne, et même elle éprouvoit beaucoup d'entraves par l'effet des mesures que prenoient les souverains de cette dernière ville [7].

[1] Archiv für Geschichte, Statistik. avril 1827. — [2] Rauch, *Scriptores rerum austriac.* t. III, pag. 23. — [3] *Id. ibid.* pag. 20 et 26. — [4] Hüllmann, t. I, pag. 341. — [5] Chronic. Præsbit. Andreæ. ap. Pez, *Analecta,* t. III, pag. 606. — [6] Doc. ann. 1350, ap. Rauch, pag. 21, 26. — [7] Doc. ann. 1291 et 1356, ap. Gemeiner, t. I, pag. 432, et t. II, pag. 156. Doc. ann. 1351, ap. Rauch, t. III, pag. 73 et 74.

Du côté du nord, les villes du Danube avoient un commerce très-actif dans la Bohême et la Silésie, où Prague et Breslau appellent particulièrement l'attention. On a vu déjà comment Prague étoit liée avec ces villes; et c'étoit évidemment pour rendre ce commerce plus facile que l'empereur Charles IV avoit conçu le projet d'unir par un canal le Danube avec la Moldaw, qui traverse Prague et tombe dans l'Elbe.

Breslau avoit des relations très-suivies avec Prague; cette ville lui servoit même de lieu de transit pour des expéditions ultérieures, sans doute pour Nuremberg et Francfort sur le Mein, puisqu'un diplôme de Charles IV lui avoit accordé la faveur que les caisses et ballots expédiés de Breslau traversassent Prague sans être ouverts et visités [1].

Des documens constatent aussi que les commerçans de Breslau se rendoient vers le Danube, et de là, suivant la même route que ceux de Ratisbonne et de Vienne, ils alloient trafiquer à Venise. Il paroît que les habitans de Vienne et de l'Autriche en général employoient toutes sortes de moyens, même des voies de fait, pour entraver ces communications [2].

Il est probable que Breslau faisoit, sinon immédiatement, du moins médiatement, quelque commerce avec Constantinople; Wissembourg, ville autrefois considérable, en étoit peut-être l'entrepôt.

On verra bientôt quelles étoient les relations de cette ville avec les pays occupés par l'ordre teutonique et la Pologne; et par conséquent le commerce que faisoient par la même voie les villes du Danube avec ces contrées.

Après avoir parlé du commerce extérieur des différentes parties de l'Allemagne, je dois essayer de donner une idée de l'industrie locale.

Le voisinage de l'Italie ne dut pas tarder à y introduire quelques manufactures. Les événemens dont j'ai parlé, page lx, y conduisirent des ouvriers en soie, forcés de s'expatrier de Lucques.

On fabriquoit à Augsbourg des draps, des toiles, et au xve siècle le nombre des tisserands y étoit de sept mille. Cette ville étoit aussi renommée par ses joailleries, son verre et ses glaces.

[1] Lünig, Reichs-Archiv. pag. 243. — [2] Docum. ann. 1367, ap. Kockritz, cité par Hüllmann, t. I, pag. 361. Doc. ann. 1387, ap. Lünig, pag. 254 et 255.

Mais Nuremberg obtint une bien plus grande et plus universelle célébrité [1] par la variété infinie des produits d'orfévrerie, d'instrumens, d'ustensiles de toute espèce, d'objets agréables en bois et en métaux, par la fonte des cloches, la fabrication des papiers et des cartes.

L'industrie, excitée par l'exemple des Pays-Bas méridionaux, se développa aussi activement sur le Bas-Rhin, dans la Westphalie et la Silésie. Toutes les villes que j'ai nommées, tome II, page xcix, et beaucoup d'autres, rivalisèrent pour augmenter et perfectionner leurs produits.

L'agriculture multiplioit les siens à mesure que la population, encouragée par l'activité des manufactures, s'augmentoit. Les mines de métaux précieux, qui dans un grand nombre de circonstances pouvoient seules solder les échanges avec l'étranger, furent exploitées avec plus d'activité et de succès qu'aux siècles précédens [2].

L'accession à la ligue anséatique de la plupart des villes à même de profiter, soit des garanties que la confédération procuroit à ses membres, soit de l'entremise des villes maritimes pour l'exportation des marchandises, soit des priviléges accordés à la qualité d'Anséatiques, concourut au développement de l'industrie et de l'agriculture.

Plus il y avoit d'intérêt à faire parvenir beaucoup de choses vers l'Océan et la Baltique, et de facilité à recevoir les productions étrangères par la même voie, plus on sentit le besoin de multiplier et de perfectionner les communications. On en établit par eau dans tous les pays qui en étoient susceptibles, tels que les deux Saxe et la Westphalie, non-seulement pour joindre les fleuves par des canaux, mais même pour faire communiquer la Baltique à l'Océan.

La ville de Lunebourg joignit la rivière d'Illmenau à l'Elbe; ce fleuve fut joint à l'Oder en Poméranie; la Stecknitz, rivière du Mecklembourg, servit à unir l'Elbe avec la Trave. Au xve siècle, l'Ocker, l'Aller et le Weser furent joints par des canaux, et procurèrent à la ville de Brunswick une navigation avec Brème et l'Océan [3].

La même activité d'efforts et de travaux pour assurer les

[1] Cochlæus, *Comment. ad Pompon. Melam*, pag. 33. — [2] Fischer, t. II, pag. 114. — [3] Sartorius, Geschichte, t. II, pag. 669.

communications et les multiplier se fit remarquer dans la haute Allemagne, la Hongrie et la Bohême. Les troubles de la Flandre ou les divisions qui survinrent dans la ligue anséatique à la fin du xv.e siècle ayant quelquefois interrompu le commerce de ce côté, les relations avec l'Italie, et la nécessité de se procurer par cette voie les marchandises asiatiques, furent encore une cause qui multiplia les moyens de communication intérieure dans l'Allemagne, et Nuremberg devint de plus en plus le centre du commerce [1].

Je ne dois pas terminer ce que j'avois à dire sur l'Allemagne, sans donner quelques notions sur la Pologne et les pays soumis à l'ordre teutonique.

La Pologne, que ses divisions intestines et l'ambition des états voisins ont fait disparoître de la liste des puissances européennes, avoit, à l'époque dont je m'occupe, une assez vaste étendue; mais on n'y voit de commerce actif et propre que vers la fin du xv.e siècle, lorsque les villes importantes de l'ordre teutonique se placèrent, les unes sous la dépendance, les autres sous la protection du roi de Pologne. Jusque-là le pays ne fournissoit que des blés, des bois et quelques produits de ses mines.

Dans les contrées soumises à l'ordre teutonique qui n'étoient pas à portée de se livrer à la navigation, l'agriculture, sans cesse encouragée par les souverains, prit les plus grands accroissemens [2]. A l'égard des villes maritimes, leur commerce se confond avec celui de la ligue anséatique, dont elles faisoient partie. Il suffit de rappeler ce que j'ai dit, tome II, pages lxxv et suiv., des soins que l'ordre teutonique mit à encourager l'industrie, et à favoriser par un grand nombre de priviléges la formation des villes qui, une fois qu'elles eurent acquis une grande prospérité, secouèrent le joug de leurs souverains.

Les grains, la bière qu'on y fabriquoit, devinrent un objet considérable d'exportations [3]. On sait que l'ambre est une substance propre à ces pays. L'ordre fit refleurir cette branche de commerce, et ce qui en prouve les progrès, ce sont les contestations entre les villes à portée d'en profiter [4]. Dans l'état où étoit l'industrie de la haute Allemagne, et de ses relations avec les parties riches et civilisées du midi et de l'occident de

[1] Fischer, t. II, pag. 432. M. Heeren, *Essai sur les croisades,* page 385.— [2] Fischer, t. II, p. 156. M. Heeren, p. 191.— [3] Rymer, t. I, part. IV, p. 170. — [4] Fischer, t. II, p. 154.



l'Europe, l'ambre dut y être un objet d'échanges; nous voyons par des tarifs des Pays-Bas du XIV.e siècle qu'on en portoit dans les grands marchés de cette contrée [1].

La Vistule fut certainement dans la Pologne un puissant moyen de communications; mais la rapidité de ce fleuve, qui empêche de le remonter facilement, ne permettoit de s'en servir que pour conduire à Dantzick les blés et les autres produits agricoles.

Il s'établit donc dans ce pays un commerce terrestre qui, en ce qui concerne les rapports avec l'Allemagne, partoit du Danube, à Trenschin par le Wag, à Jagendorf par les défilés de la Jablonska, à Breslau, Posen, Gnesen, et aboutissoit à Thorn, qui avoit un privilége d'entrepôt.

Mais les villes du Danube s'avançoient aussi jusqu'à Cracovie, en quittant à Trenschin la route précédente et en se dirigeant vers le nord-est, de là à Lemberg, d'où on se rendoit à Kiow.

Breslau, de son côté, communiquoit avec Cracovie par deux routes, l'une par Kalisch, l'autre par Oppeln et Tost; mais le manque de sûreté de cette dernière forçoit quelquefois d'en changer la direction. C'étoit le résultat de rivalités entre Breslau et Cracovie, qui l'une et l'autre faisoient le commerce par Lemberg. Les hostilités qui en résultoient donnèrent lieu à un décret de Charles IV, qui autorisa les commerçans de Breslau à exercer des représailles contre les Polonais [2].

C'est ainsi que l'Allemagne entretenoit son ancien commerce avec Kiow, et même par cette ville avec les pays occupés par les Tartares.

Ligue anséatique, Norvége, Suède, Danemarck.

Au moment où commence l'époque dont je m'occupe, la célèbre association commerciale, connue dans l'histoire sous le nom de ligue anséatique, n'étoit point encore constituée telle que nous allons la voir dans la seconde moitié du XIV.e siècle et pendant le XVe.

Mais tous les élémens qui devoient la mettre à même de s'annoncer avec éclat se développoient insensiblement et dans une sorte de silence mystérieux.

[1] M. Lappenberg, recueil déjà cité, pag. 447.— [2] Lünig, Reichs-Archiv. part. spec. contin. IV, t. II, divis. II, pag. 313 et 314.

Les commerçans des villes maritimes de la Baltique avoient, comme je l'ai dit, tome II, page xc, obtenu d'abord individuellement, puis en société, puis enfin par des traités ou des concessions au profit des villes dont ils étoient sujets, un grand nombre de priviléges dans la Prusse, la Pologne, sur les côtes occidentales de la Baltique, dans la Norvége, la Suède et le Danemarck.

Ils avoient commencé par solliciter, à titre de tolérance, la faculté d'établir quelques magasins pour déposer les marchandises qu'ils apportoient en échange des productions locales, ou celles qu'ils recevoient, afin de les exporter dans les saisons favorables; d'y laisser quelques agens pour veiller à leurs intérêts; d'y séjourner avec leurs navires lorsque les glaces suspendoient la navigation. Ils avoient réclamé, à titre de justice ou d'humanité, le droit de recueillir les débris de leurs naufrages. Ils ne tardèrent pas à faire valoir ces concessions comme des droits, et à s'emparer de tout le commerce dans les pays où on les avoit admis.

Ils éprouvèrent peu de résistance; ils n'eurent pas même besoin d'adresse pour éviter d'inspirer des défiances dans les lieux où dominoient les chevaliers Teutoniques. Ces souverains, guerriers par profession, obligés de lutter contre des sujets encore à demi sauvages, peu soumis, et qui résistoient à l'introduction du christianisme et de la civilisation, avoient besoin des navigateurs des villes allemandes, soit pour assurer leurs communications, soit pour se procurer à eux-mêmes quelques jouissances de luxe, soit pour donner, par des exportations, quelque valeur aux produits de l'agriculture qu'ils cherchoient à développer.

L'état plus avancé de la civilisation et de la navigation dans les trois royaumes de Norvége, Suède et Danemarck, exigeoit plus de prudence dans les tentatives des Allemands. Mettant en œuvre, pour y devenir maîtres du commerce, tous les moyens que peut inspirer une patience capable de surmonter les obstacles, quels qu'ils soient, jointe à une habileté qui déjouoit toutes les prévisions, ils obtinrent le succès qui couronne tôt ou tard la persévérance soutenue par l'ardeur du gain.

La Norvége, dans l'immense étendue de ses côtes du sud au nord, leur offroit des forêts inépuisables, une pêche abondante, des pelleteries, des métaux, et présentoit des moyens de commu-

nication avec les Orcades, les îles de Feroé, l'Islande, qui en dépendoient.

Les ports de ce royaume leur étoient ouverts depuis longtemps, et, par une juste réciprocité, les Norvégiens venoient dans ceux de la basse Saxe, comme le prouve un document de 1188. Ils sollicitèrent et obtinrent de faire, directement et sans obstacles, le sauvetage de leurs navires naufragés, d'y séjourner l'hiver à Berghen, d'y occuper quelques magasins d'entrepôt.

L'excellent port de cette ville, où les plus gros navires pouvoient arriver jusqu'aux quais, sa position sur la côte occidentale de la Norvége, à une distance à peu près égale des deux extrémités du royaume, l'avoit depuis longtemps rendue la plus peuplée, la plus commerçante et l'un des plus grands marchés des productions du Nord. Ils obtinrent d'y être affranchis de beaucoup de charges qui frappoient personnellement les habitans [1].

L'appât d'une perception sûre et facile des droits de douanes, dont ces habiles étrangers savoient bien s'indemniser avec usure aux dépens du pays, excitoit les rois à se prêter à tout ce qu'ils désiroient. Toujours occupés d'un seul but, tandis qu'une multitude de causes diverses détournoit l'attention des souverains et ne leur permettoit pas de prévoir la conséquence inévitable de leurs concessions, les Allemands parvinrent à exclure du commerce de la Norvége les Anglais et les Écossais, qui depuis longtemps en fréquentoient les ports, et à miner successivement celui des nationaux.

La Suède, avec moins d'avantages sans doute, puisque la Scanie, si renommée par la pêche, n'en faisoit point partie, possédoit aussi des forêts, des métaux et des ports très-importans [2].

Le Danemarck leur offroit un plus haut degré d'intérêt. D'heureuses et brillantes entreprises avoient fourni à ce royaume le moyen d'étendre sa domination sur l'Estonie, une partie de la Courlande, de la Prusse et de la Pologne, sur l'île de Rugen, le Mecklenbourg et d'autres contrées méridionales de la Baltique. La Scanie en dépendoit; et c'étoit sur les côtes de cette

[1] Torkelin, *Diplom. Arna Magn.* t. II, pag. 111. On peut voir à ce sujet un grand nombre d'actes très-curieux, recueillis, d'après divers auteurs et les archives des villes anséatiques, dans le recueil de M. Lappenberg que j'ai déjà cité. — [2] Geijer, Geschichte Schwedens, t. I, pag. 289.



province que se faisoient des pêches, source de richesses par leur abondance, et de force par le grand nombre de marins qu'elles forment et qu'elles entretiennent. Maître du Sund et du Belt, les seules communications qui existent entre l'Océan et la mer Baltique, le Danemarck pouvoit les ouvrir ou les fermer, et par là mettre un obstacle invincible à l'accroissement du commerce des villes allemandes.

Elles y avoient obtenu, aux mêmes époques qu'en Suède et en Norvége, des priviléges beaucoup plus nombreux [1], et ne cessoient de chercher à les étendre par l'interprétation des clauses vagues qu'elles savoient insérer dans la rédaction avec une habileté extrême.

Ce n'étoit pas assez que d'avoir conquis avec tant d'art et de persévérance la source des plus riches produits, il falloit s'assurer une autre branche, non moins féconde, de profits, en portant chez des peuples sans industrie tout ce qui pouvoit satisfaire leurs besoins et y développer le goût du luxe et des productions étrangères, en même temps que le droit exclusif de les leur fournir.

Les Pays-Bas offroient aux villes baltiques les moyens d'atteindre ce résultat. La partie la plus septentrionale de cette contrée, qui restoit attachée à l'empire germanique, qui avoit conservé les mœurs, les usages et la langue de la basse Saxe, présentoit peu d'obstacles; mais ce n'étoit pas là qu'étoient les objets dont ces navigateurs avoient le plus d'intérêt à faire l'introduction dans le Nord, ni les marchés où ils pouvoient vendre avantageusement ce qu'ils en exportoient. Les contrées situées au midi de la Meuse et de l'Escaut, les provinces wallones, le Brabant, la Flandre, réunissoient seules toutes ces conditions. Dès le XIII.e siècle, Hambourg et Lubeck y obtinrent des priviléges, et y fondèrent des comptoirs avec droit de juridiction [2].

La situation de l'Angleterre, à la portée des Pays-Bas et de la France où elle possédoit plusieurs provinces, ses productions, notamment celles de la laine et de l'étain, la consommation qu'on y faisoit d'un grand nombre de produits du Nord que les navigateurs de la Baltique pouvoient seuls y apporter, devoient les exciter à y former des établissemens. Il y avoit d'ail-

[1] M. Lappenberg, pag. 51, 52, 78, 91, 92, 96, 101, 108, 109, 110. — [2] Voir les codes de ces villes dans ma *Collection de lois maritimes*, t. III.

leurs entre eux et les Anglais des liens d'origine et de langue, puisque les premiers conquérans de l'Angleterre étoient sortis de la basse Saxe et des contrées voisines.

On a vu, tome II, page lxxvj, que, dès le XII[e] siècle, des commerçans, sous le nom de Teutoniques ou Allemands, avoient obtenu des priviléges en Angleterre[1]; ils les firent renouveler au XIII.[e] siècle, et furent autorisés à y former une corporation.

Les commerçans de la Baltique avoient aussi reconnu les avantages de relations avec la France. Ils s'y approvisionnoient de sels et de vins, qu'ils venoient charger au port de La Rochelle, comme le constate un statut de Hambourg de 1270. Philippe-le-Bel avoit accordé, par des priviléges de 1293 et 1294, la liberté de commerce aux habitans des villes de Lubeck, Hambourg, Riga, Wisby, Wismar, en payant les droits accoutumés[2]; mais ils n'y avoient point d'établissemens de comptoirs comme dans l'Angleterre et la Flandre.

Quant à l'Espagne et au Portugal, on ne voit pas que leurs navires s'y rendissent encore. Ils s'approvisionnoient sans doute des marchandises de ces pays, ainsi que de celles du midi de l'Europe, dans les grands marchés de Flandre.

La prospérité des premières villes qui s'emparèrent ainsi du commerce septentrional, et se montrèrent déjà assez puissantes pour maintenir leurs usurpations, en les faisant confirmer par la force des armes, l'amour et l'espoir du gain, excita une émulation générale dans toutes les villes, même assez éloignées de la Baltique, qui travailloient sans cesse à affranchir leur commerce du double poids de la féodalité et de l'anarchie. Elles sollicitèrent la faveur d'être associées à celles qui avoient débuté sous de si heureux auspices, et dès le commencement du XIV.[e] siècle une ligue puissante se trouvoit déjà, par le fait, toute formée depuis l'Escaut et la Zélande jusqu'en Livonie, lorsqu'un grand événement fournit à cette ligue l'occasion de paroître sur la scène politique, et de révéler à l'Europe l'existence d'une puissance d'un genre nouveau.

A mesure que les habitans de la Norvége et du Danemarck

[1] M. Lappenberg, page 711, a élevé des doutes sur l'époque du seul document du XII.[e] siècle qui accorde des priviléges aux villes de la basse Saxe; mais il y en a d'autres du même siècle d'une autorité incontestable, relatifs aux priviléges accordés aux habitans de Cologne par les rois d'Angleterre.— [2] Ces documens, qu'on ne trouve pas dans le Recueil du Louvre, ont été publiés par M. Lappenberg, pag. 168 et 174.

prenoient le goût des productions de l'industrie étrangère, ils éprouvoient le regret d'être obligés de les acheter à des vendeurs sans concurrens, et par conséquent seuls arbitres du prix; de ne pouvoir s'en procurer, par leur propre navigation; de ne pouvoir eux-mêmes exploiter les pêches abondantes que la nature leur avoit données, ni exporter, par leurs propres navires, les matières premières dont les autres pays avoient besoin.

Les peuples murmuroient et quelquefois se portoient à des violences. Les navigateurs allemands menaçoient alors d'interrompre toutes relations, ce qui eût été un remède pire que le mal, dans l'état des choses. Leur crédit, leurs richesses faisoient le reste. Toujours ils étoient prêts à offrir à des souverains indigens, peu économes, souvent contrariés par leurs sujets dans les levées des tributs, des avances sur les droits imposés à leurs navires; et le souverain, satisfait d'une jouissance présente et précaire, faisoit lui-même cause commune avec eux contre l'intérêt des villes de son royaume : des libéralités secrètes leur acquéroient le suffrage des grands, des conseillers des princes, des députés aux États; et presque toujours chaque tentative de résistance étoit pour eux une occasion de succès et un prétexte pour obtenir de nouveaux avantages. En 1282, après un de ces événemens, ils ne se bornèrent pas à réclamer en Norvége la confirmation et même l'extension de leurs priviléges [1], ils exigèrent des indemnités, pour lesquelles on fut obligé de s'en rapporter à l'arbitrage du roi de Suède [2].

Lorsque ces moyens ne réussissoient pas, lorsque des souverains, ouvrant les yeux sur les résultats funestes d'un monopole exercé dans leurs états par des étrangers qui ne déguisoient ni leur avidité ni leur ambition, essayoient de revenir sur les précédentes concessions qu'ils considéroient comme des grâces révocables ou des usurpations, lors même qu'ils se bornoient à en refuser de nouvelles, les Allemands employoient la menace. Il n'y avoit pas moyen de résister à leur marine devenue formidable par l'extension de leur commerce, tandis que celle du pays avoit décliné dans la même proportion. Ils s'étoient surtout rendus redoutables par l'adroite politique qui les portoit à inter-

1 M. Lappenberg, pag. 126 et 153. — 2 *Id.* pag. 141 et suiv.

venir dans les querelles fréquentes que produisoient les diverses prétentions à la succession au trône.

Dès le XIII.e siècle Lubeck et, quelques années après, plusieurs villes unies avoient soutenu des guerres contre la Norvége et la Suède, qui leur disputoient l'exercice des priviléges dont elles se faisoient un titre [1].

Ces succès encourageoient les Allemands, sans diminuer le mécontentement des rois et souvent même des peuples; mais ils faisoient aussi pressentir tout ce que pourroient, par la suite, les efforts combinés d'une ligue entre toutes les villes intéressées à conserver et à étendre un monopole déjà enraciné, lorsque, animées d'un même esprit, encouragées par d'heureux précédens, perfectionnant sans cesse, par l'imitation les unes des autres, leur organisation intérieure, elles mettroient en commun toutes leurs forces contre des ennemis divisés.

Ce fut du Danemarck que partit le premier effort pour attaquer la puissance commerciale dont je viens de constater la situation au milieu du XIV.e siècle.

Waldemar III, succédant à des rois dont la foible et inhabile administration avoit aidé à fortifier les usurpations de ces étrangers, aspiroit à rendre à la monarchie danoise la splendeur dont elle avoit joui sous deux princes de son nom. Il ne se dissimuloit point le tort que le monopole des Allemands causoit à ses sujets; il voyoit les obstacles que leur marine pouvoit apporter à ses projets; il résolut de les affoiblir et de les humilier [2].

Après avoir de nouveau réuni à sa couronne la Scanie, qu'il avoit eu la foiblesse de vendre à la Suède dans les premiers temps de son règne, il restreignit autant qu'il le put les priviléges des Allemands dans cette province. Bientôt une occasion de porter un coup décisif se présenta.

Le roi de Suède avoit par son administration excité dans l'île de Gothland des mécontentemens qui dégénérèrent bientôt en une révolte, dont la ville de Wisby donna le signal [3]; les Allemands, qui formoient une grande partie de la population, n'y étoient peut-être pas étrangers. Ce roi n'ayant point d'armée prête ou assez fidèle pour qu'il pût s'y fier, eut recours à Waldemar son allié. Un historien laisse même croire qu'un traité

[1] Sartorius, Geschichte, &c. t. I, pag. 139 à 141. Sartorius, Urckundliche, &c. pag. 55 et suiv. — [2] *Id.* pag. 59. — [3] Mallet, *Histoire de Danemarck,* t. II, page 241, édit. *in*-12.

secret entre les deux rois avoit promis l'île de Gothland à Waldemar, et que la révolte fut un prétexte pour le mettre à même de s'en emparer [1]. Il s'y présenta avec une armée : après une défense opiniâtre, la ville fut livrée au pillage, et les Allemands ne furent pas plus épargnés que les naturels.

Les villes que ce désastre frappoit, Lubeck surtout, résolurent d'en tirer une vengeance éclatante, non-seulement pour obtenir la réparation de cette perte, mais plus encore peut-être pour faire trembler le roi et ceux qui seroient tentés de l'imiter. Elles déclarèrent à Waldemar une guerre dans laquelle il eut les premiers succès. Les Allemands, battus et réduits à se venger sur leur général, dont tout le crime étoit de n'avoir pas été heureux, furent contraints de demander la paix en 1362. Mais ils ne tardèrent pas à reprendre les armes; l'espoir d'être indemnisés des pertes que leur avoit causées le pillage de Wisby n'étoit pas le seul mobile qui les excitât; un nouvel événement politique menaçoit leur monopole septentrional. Waldemar marioit sa fille unique, la célèbre Marguerite, avec Haquin, héritier des trônes de Suède et de Norvége; l'union des trois couronnes sur la même tête leur faisoit entrevoir, dans un avenir peu éloigné, toutes les forces du Nord dirigées contre eux, la mer Baltique presque entière renfermée dans l'enceinte d'une seule monarchie, et eux-mêmes privés de l'appui qu'ils avoient toujours trouvé dans les divisions de ces états.

Toutes leurs combinaisons eurent pour objet d'en prévenir le danger. Ils résolurent la perte du prince dont le crime à leurs yeux étoit ou de concevoir un tel projet ou d'en préparer l'accomplissement. Ils soulevèrent les peuples de Suède, les excitèrent à détrôner leur souverain, et à se donner pour chef Albert de Mecklenbourg, un de leurs cliens. La fortune abandonna Waldemar; trahi par les grands de son royaume, il fut obligé de le quitter pour aller chercher des alliés et des secours. Une trêve de quelques années, favorable aux villes-unies, fut conclue par les administrateurs du Danemarck et confirmée par le roi à son retour. Mais bientôt ses alliances avec le roi détrôné de Suède donnèrent à ces villes un prétexte pour reprendre les hostilités. Menacées par des arrêts et des décrets

[1] Mallet, *Histoire de Danemarck*, t. II, page 241.

de l'empire, elles ne mirent que plus d'ardeur et d'audace dans leurs projets; et c'est alors que, dans une réunion générale de leurs députés à Cologne, après avoir dressé un acte [1] de confédération qu'on a toujours considéré comme la première base de la grande union anséatique, soixante-dix-sept villes déclarèrent en même temps la guerre à Waldemar. Les plus foibles, les plus éloignées y contribuèrent par des subsides; celles qui avoient des ports sur la Baltique, la mer du Nord et le Zuiderzée, firent marcher leurs flottes. Les Anséatiques déployèrent dans cette lutte terrible un ensemble d'action, une abondance de ressources qui firent connoître au Nord étonné qu'une puissance nouvelle, jusqu'alors obscure, alloit le dominer, faire trembler les souverains et disposer des couronnes. Vainement Waldemar, voyant le danger, essaya-t-il de traiter avec quelques villes : ses offres furent repoussées en vertu de l'union jurée.

Alliés aux ducs de Mecklenbourg, aux comtes de Holstein et à la noblesse rebelle du Danemarck, les Anséatiques ne projetoient rien moins que de démembrer la monarchie danoise pour en distribuer les portions à ses ennemis. Ils ne demandoient point de part dans les conquêtes, mais des priviléges si étendus, que tout le profit de la guerre en eût été pour leur commerce.

Les flottes anséatiques ravagèrent impitoyablement la Zélande, pillèrent Copenhague, le meilleur port du Danemarck, s'emparèrent d'Elseneur et des places les plus importantes. Elles ne se signaloient pas d'une manière moins terrible sur les côtes de la Norvége [2], dont le roi, menacé dans sa capitale, ne put la sauver et conserver sa couronne qu'en reconnoissant pour roi de Suède l'usurpateur d'un trône auquel l'appeloit sa naissance, et en confirmant ou en étendant les immenses priviléges dont les Anséatiques jouissoient dans ses états [3].

Les régens du Danemarck, dont le roi avoit été obligé de fuir une seconde fois, furent réduits à demander la paix; ils ne l'obtinrent [4] qu'en abandonnant à la ligue les places fortes de la Scanie et tous les districts qui en relevoient, en s'engageant à les y entretenir contre toute attaque étrangère, surtout à ne

[1] M. Lappenberg a démontré que cet acte avoit été signé le 17 novembre 1367; je dois donc considérer comme une erreur ce que j'ai dit d'une rédaction de 1356, à la page 437 du tome II de ma collection. — [2] Doc. ap. M. Lappenberg, pag. 695. — [3] Torfæus, *Historia Norveg.* part. IV, pag. 496 et 497. M. Lappenberg, pag. 699. — [4] M. Lappenberg, pag. 703.



point permettre le retour de Waldemar avant qu'il n'eût ratifié ces conditions. Dans le cas où ce prince auroit abdiqué, ils devoient n'élire qu'un roi agréable à la ligue, et qui seroit tenu préalablement de ratifier tout ce qui venoit d'être promis.

Waldemar rentra et subit cet humiliant traité ; il accrut même les anciens priviléges de la ligue dans les différens ports de son royaume. Ainsi elle obtint, dans la force entière du mot, l'empire de la mer du Nord et de la Baltique. Elle n'étoit pas moins respectée dans le continent, où les villes qui en étoient membres, soit immédiatement, soit médiatement, étoient toujours sûres de son efficace protection pour maintenir leur indépendance et leur commerce; partout on la prévenoit par des concessions et des priviléges.

Il ne sauroit entrer dans mon plan de m'occuper de la politique et de l'organisation intérieure de la ligue; j'en ai fait connoître ailleurs tout ce qui pouvoit avoir des rapports avec la législation maritime [1]. Je ne dois pas oublier qu'en ce moment je m'occupe d'un tableau du commerce [2].

A compter de la paix de 1370 il n'y a plus à se demander quel étoit celui de la Norvége, de la Suède, du Danemarck; les Anséatiques s'en étoient emparés, et à vrai dire cette vaste Scandinavie, qui avoit si longtemps fait trembler l'Europe, étoit devenue comme la conquête d'une ligue de marchands étrangers. Ses habitans étoient dans la même position que ceux d'une colonie envers la métropole, et encore d'une colonie soumise au régime le plus rigoureusement restrictif et exclusif.

La Norvége est le royaume où les Anséatiques paroissent avoir gardé le moins de mesures; ils mirent en œuvre tous les moyens qui pouvoient, ou déjouer les spéculations, ou ruiner la fortune de quiconque rivalisoit avec eux. Les habitans, succombant dans une lutte inégale, étoient forcés de leur emprunter; d'emprunts en emprunts, ils tombèrent dans leur absolue dépendance, et ne naviguoient que pour leur compte et avec leur permission. Il ne manquoit plus aux Anséatiques que de devenir à Berghen propriétaires des quartiers les plus favorables au com-

[1] *Collection de lois maritimes,* t. II, pag. 433 et suiv. — [2] Jusqu'ici j'ai pris pour guide l'ouvrage de Sartorius, Urkundliche Geschichte des Ursprungs, imprimé après sa mort par les soins et avec des notes et additions de Lappenberg. Je continuerai à suivre le même écrivain, dans son ouvrage intitulé Geschichte des Hanseatischen Bundes; c'est ce qui explique le petit nombre de notes qu'offrira cette partie de mon travail.

merce; et la misère croissante des habitans, endettés envers eux, leur en fournit les moyens.

Ils y fondèrent, sous le nom de comptoir, une sorte de ville fortifiée et indépendante du souverain [1]. Ce comptoir attira à lui tout le commerce de la Norvége, jusqu'en Laponie et aux îles qui dépendoient de ce royaume; en concentrant la navigation dans le port de Berghen, les Anséatiques devinrent maîtres de la diriger selon leurs convenances et leurs intérêts; et sur cette côte immense il y avoit à peine un port, une rade, où les naturels pussent faire ouvertement un commerce immédiat, un commerce qui ne tournât point au profit du comptoir. La seule branche restée propre à la Norvége, et dont les Anséatiques ne se fussent pas emparés pour l'exercer directement, fut le commerce de la mer Blanche et des côtes septentrionales de la Russie; mais une partie de ses résultats tournoit encore en définitive à leur profit, car les objets qu'on en rapportoit, sauf ce qu'absorboit la consommation locale, étoient achetés par eux, et faisoient partie des exportations dont ils s'étoient assuré le monopole.

A mesure qu'il s'accroissoit, les Anséatiques amenoient à Berghen une multitude d'employés, qui formoient une sorte d'armée toujours prête à se porter à des violences contre les habitans et les magistrats.

Plusieurs actes de ces violences que l'histoire a conservés font frémir [2]; tant il est vrai que toutes les passions peuvent rendre les hommes atroces, et que des républiques marchandes, dans l'ivresse de leur prospérité et cédant à la fureur du gain, peuvent égaler la cruauté de celles qui n'ont fait la guerre que par l'amour de la gloire et le désir insatiable de commander!

Les Anséatiques ne crurent pas ou prudent, ou nécessaire, d'établir en Suède un comptoir du même genre que celui qu'ils avoient en Norvége. Le roi Albert, qu'ils avoient placé sur le trône, leur étoit dévoué. D'ailleurs un privilége particulier, qu'ils s'y étoient fait assurer, leur procuroit des avantages presque égaux. Ils avoient le droit d'acquérir des propriétés foncières dans toutes les villes; la plupart de celles qui avoient quelque importance s'étoient soumises à laisser occuper par les

[1] Sartorius, Geschichte, &c. t. II, pag. 325. — [2] *Heims-Kringla,* t. V, pag. 197.

Anséatiques la moitié, et quelquefois même plus de la moitié, des places de leurs sénats. Dans beaucoup de ces villes il s'étoit formé des communautés de Suédois et d'Allemands, par analogie de celle de Wisby. Par ce moyen la ligue jouissoit d'une autorité prépondérante partout où elle le trouvoit utile, et par conséquent elle ne disposoit pas moins en Suède qu'en Norvége de toute la navigation et de tout le commerce [1].

Quant au Danemarck, on a vu tout ce que le fatal traité de 1370 avoit donné de droits aux Anséatiques. Seuls ils pouvoient y acheter les productions du pays, et vendre en gros et en détail ce qu'ils y apportoient. Seuls ils pouvoient établir sur la côte de Scanie des baraques, des boutiques pour la pêche et la vente du poisson, et y installer tous les ouvriers de leur nation dont ils avoient besoin. Leurs pêches n'étoient assujetties à aucun droit; pour les autres objets ils payoient les mêmes droits que les nationaux; la navigation par le Sund et dans la Baltique ne pouvoit leur être refusée; ils parcouroient sans nul empêchement les îles du Danemarck et la presqu'île du Jutland. Aucune autre nation ne participoit à leurs priviléges; la douane du Sund avoit pour eux seuls des exceptions. Énoncer ces avantages, c'est dire assez qu'ils étoient maîtres absolus du commerce, au moins autant qu'en Norvége; et dans un temps où l'Europe, alors toute catholique, exécutoit avec ferveur les abstinences de viande prescrites par l'église, on voit quelle source de richesses étoit pour eux la seule pêche de Scanie.

Les productions des trois royaumes étoient à peu près de la même nature, quoique sans doute dans des proportions inégales. Elles consistoient en cuirs, peaux, fourrures de tout genre, beurre, suif, huile de poisson, harengs, baleines, soufre, goudron, résine, bois de construction, surtout pour la marine, chevaux, bêtes à cornes, viande salée, fer, cuivre, &c. que les habitans des lieux plus septentrionaux ou ceux du pays apportoient aux marchés. Les objets offerts en échange étoient le sel, denrée indispensable à un peuple dont la subsistance se composoit en grande partie de poisson; du blé, de la bière, du vin, de l'hydromel, de la toile, des draps, des soieries, des épiceries, et d'autres marchandises orientales [2], des

[1] Sartorius, Urkundliche, &c. pag. 160.— [2] Sartorius, *ibid.* pag. 162, 190, 210.

meubles, des habillemens confectionnés, des outils de toutes espèces.

Il falloit trouver les moyens de vendre tout ce qu'on exportoit ainsi du Nord; car ce n'étoit pas pour assurer leur consommation propre que les Anséatiques avoient employé tant d'efforts.

Il falloit aussi se procurer les objets d'échange; car ni l'agriculture ni l'industrie anséatiques n'en auroient produit assez. En général les villes maritimes ne dirigèrent point de ce côté les occupations de leurs habitans; elles avoient un grand intérêt à les employer à la navigation. Quelques-unes seulement, situées dans les dépendances de l'ordre teutonique et de la Pologne, entourées de pays agricoles, pouvoient exporter des blés et les autres productions naturelles du pays.

Les villes de l'intérieur de l'Allemagne admises dans la ligue fournissoient bien au commerce du Nord des objets fabriqués que les navigateurs de la Baltique y transportoient, et elles recevoient par la même entremise les productions dont elles avoient besoin; mais ce n'étoit pas là ce qui constituoit le grand mouvement commercial : l'Angleterre et les Pays-Bas offroient un plus vaste théâtre.

Les Anséatiques sentirent de quel intérêt il étoit pour eux d'y importer seuls les productions du Nord, et d'en exporter tout ce dont le Nord avoit besoin, afin d'être partout maîtres des prix. Ils ne perdirent jamais de vue ce résultat important, et l'atteignirent autant que les circonstances le permettoient.

En ce qui concerne l'Angleterre, les Anséatiques saisirent toutes les occasions qui se présentoient pour développer les établissemens que des corporations d'Allemands avoient déjà obtenus avant la formation de la grande ligue, et qui étoient devenues communes à toute la confédération. Souvent il en résulta des contestations entre eux et les Anglais. Ces derniers travailloient de jour en jour à faire ce commerce actif, dont l'exemple de la ligue leur révéloit les avantages. Ils ne supportoient qu'avec une extrême impatience les priviléges extorqués par des étrangers à des princes avides ou insoucians et peu éclairés. Ils se plaignoient de ce que les Anséatiques ne cessoient de s'étudier à en éluder les charges, surtout par l'adresse avec laquelle ils augmentoient insensiblement la capacité des tonneaux, et par la prétention qu'ils avoient de ne payer les droits qu'à la valeur

nominale du tarif de 1303, nonobstant de prodigieuses variations monétaires; à les étendre, en présentant, comme Anséatiques, des personnes ou des marchandises étrangères à la ligue, et surtout en refusant de faire connoître fidèlement le nombre effectif de leurs membres [1].

Dans les luttes qui existoient fréquemment entre le souverain et le peuple, la situation des Anséatiques étoit embarrassante. Si le roi leur étoit favorable, le maire, la commune de Londres, les villes de commerce, le parlement même, leur étoient quelquefois opposés; on disputoit sur leurs priviléges; on leur interdisoit des ports; on changeoit arbitrairement les étapes; on les trompoit sur la qualité et l'aunage des draps, qui étoient le plus considérable objet de leurs exportations; on leur contestoit le droit d'introduire en Angleterre d'autres marchandises que celles de leur cru, et, d'après ce que j'ai dit plus haut, c'étoit presque les réduire à arriver sur simple lest; on taxoit arbitrairement la valeur de ce qu'ils apportoient; on les rendoit solidaires de la contravention d'un seul d'entre eux; on préposoit à l'inspection de leurs magasins des Anglais, c'est-à-dire, des rivaux ou des ennemis.

Ces actes de l'autorité, même les violences populaires, ne les décourageoient pas, tant ils trouvoient encore de profits à faire. S'il n'y avoit pas d'autres ressources, ils cédoient, remettant à s'en indemniser quand l'occasion seroit favorable. Mais dès qu'elle se présentoit ils la saisissoient. Souvent, pour punir les Anglais ou les ramener à l'exécution des traités, ils commettoient des actes d'hostilité sur les navires qui se trouvoient dans les ports de la ligue ou de ses alliés. Ils suspendoient pour un temps les achats, et les propriétaires encombrés de matières premières, les ouvriers ne pouvant plus vendre le produit de leurs travaux, sollicitoient avec autant d'ardeur que la ligue elle-même le rétablissement de la bonne intelligence.

C'étoit dans les momens où l'Angleterre éprouvoit le plus d'embarras par des guerres civiles ou étrangères, lorsqu'ils voyoient qu'on avoit besoin de leurs avances, de leurs vaisseaux, que les Anséatiques devenoient plus exigeans. Ils parvinrent à se faire confirmer le droit d'avoir à Londres un comptoir gou-

[1] Sartorius, Urkundliche, &c. pag. 375 et suiv., et surtout les notes savantes de M. Lappenberg.

verné par eux-mêmes, et peu différent par son organisation de celui de Berghen [1].

On les vit presque au moment de renouveler en Angleterre les événemens qui s'étoient passés en Danemarck sous Waldemar III. Le gouvernement n'ayant pu, ou n'ayant pas voulu peut-être, réprimer les pirateries fréquentes que ses sujets exerçoient contre la ligue, les Anséatiques se portèrent à des représailles sévères. La vengeance conduisit les Anglais à détruire ce comptoir, et plusieurs Anséatiques périrent dans cette sédition. La ligue rompit tout commerce avec l'Angleterre, ferma l'entrée de la mer Baltique aux navires, qui, comme on l'a vu, page cxxix, faisoient un commerce assez important avec les pays de Prusse; saisit les propriétés anglaises partout où elle en put trouver, fit plusieurs descentes, ravagea les villes maritimes, et réduisit l'Angleterre à solliciter un accommodement par la médiation du duc de Bourgogne, en 1473.

Le médiateur accorda aux Anglais divers avantages que les Anséatiques ne refusèrent pas de consentir, bien sûrs de ne pas tarder à s'en indemniser; mais de leur côté ils obtinrent la confirmation de leurs priviléges, la faculté de les faire publier et rendre exécutoires dans tous les ports qu'ils voudroient, la défense aux juges d'y porter atteinte, l'affranchissement de la juridiction de l'amirauté, la concession de bâtimens et d'emplacemens dans plusieurs villes, l'accession de la ville de Londres à ces engagemens, l'inviolabilité et l'indépendance de leurs comptoirs; la libre expédition de leurs marchandises, la faculté du débit, la suppression des droits de naufrage.

Le commerce de la ligue en Angleterre se soutint sur ce pied pendant le xve siècle. Mais déjà les Anglais commençoient à exporter sur leurs propres navires les produits naturels et industriels de leur pays; et les événemens dont je viens de rendre compte durent encore les exciter davantage à prendre cette voie plus légale de nuire au commerce anséatique, afin de partager des bénéfices qu'ils avoient trop longtemps abandonnés.

Les Pays-Bas offroient à la ligue un intérêt encore plus grand que l'Angleterre. C'étoit là surtout qu'elle trouvoit, soit dans les produits de l'industrie flamande, soit dans les vastes maga-

[1] Sartorius, Urkundliche, &c. pag. 280, et note 1 de M. Lappenberg. Sartorius, Geschichte, &c. t. II, pag. 609. Marquard, t. II, pag. 158, 208 et 599.

sins que les villes d'Italie ne cessoient d'approvisionner, tout ce que les pays du Nord recherchoient avec le plus d'empressement, en même temps qu'un sûr et facile débit des productions de ces pays, surtout de ce qui étoit nécessaire à la marine.

Leur comptoir de Bruges fut pendant quelque temps le plus productif de ces établissemens nombreux, qui sembloient autant de canaux sans cesse ouverts pour porter les richesses de l'Europe au sein de la ligue. Les comtes de Flandre avoient en quelque sorte accablé de faveurs les Anséatiques, et lorsque ces pays passèrent dans la maison de Bourgogne, les nouveaux souverains les traitèrent avec la même condescendance.

Mais la bonne intelligence entre les habitans de Bruges et les Anséatiques ne dura pas toujours. Les richesses avoient produit sur les uns et les autres leur effet ordinaire; elles les avoient rendus orgueilleux, ombrageux, prompts à s'irriter.

Plus d'une fois, dans les séditions dont la Flandre fut souvent le théâtre, les Anséatiques éprouvèrent des torts, des injustices, précisément parce que leurs priviléges émanoient d'un souverain contre lequel on se révoltoit.

Plus d'une fois aussi les Anséatiques y donnoient lieu à des rixes, à des voies de fait, en cherchant sans cesse à établir leur monopole, en donnant à leurs priviléges des interprétations nuisibles à l'industrie locale.

La ligue offensée menaçoit de transporter ailleurs son comptoir, et quelquefois exécutoit ses menaces; elle suspendoit tout commerce avec la Flandre, bloquoit les ports, n'achetoit plus les draps, et ces mesures produisoient le même succès qu'en Angleterre; on la supplioit, on renouveloit, on augmentoit même ses priviléges.

Quelque grande qu'ait été cette influence de la ligue anséatique dans l'Angleterre et les Pays-Bas, elle étoit loin de ressembler au régime exclusif qui pesoit sur les trois royaumes du Nord. Jamais cette influence n'eut pour résultat d'interdire les ports de l'Angleterre et de la Flandre à tout ce qui étoit étranger à la ligue, d'attribuer à ses membres seuls le droit d'acheter les marchandises du pays; on doit même reconnoître qu'ils étoient utiles, parce qu'en vertu de leur monopole dans le Nord ils pouvoient seuls en apporter une grande quantité de marchandises et y porter une grande quantité de celles du pays. S'ils eurent une pro-

digieuse influence sur les marchés, où presque toujours ils étoient arbitres des prix, et si par là ils acquirent des richesses immenses, c'étoit par une conséquence de leurs droits dans le Nord, et non par l'effet d'un monopole en Angleterre et en Flandre.

Mais un commerce qui consiste à aller chercher les marchandises dans les lieux de production pour les apporter dans ceux de consommation ne peut manquer à la longue d'exciter l'émulation des peuples qui en sont témoins et agens passifs; et, sous ce rapport, la ligue n'étoit pas sans inquiétude. Elle ne pouvoit se rassurer qu'en prolongeant son empire dans le Nord; elle dirigea constamment ses efforts vers ce but.

Nonobstant ses précautions, des événemens politiques qui, encore bien qu'ils aient exercé une grande influence sur tout le Nord, tiennent particulièrement à l'histoire du Danemarck, amenèrent le résultat que redoutoit la ligue.

Waldemar III avoit laissé son trône à sa fille, la célèbre Marguerite, dont la prudence et l'habileté effectuèrent la réunion des trois couronnes de la Scandinavie sur la même tête.

La ligue avoit toutes sortes de raisons de voir avec effroi cette union. Le chef de la triple monarchie, envisageant sous tous les rapports les suites funestes du monopole anséatique, devoit y apporter des obstacles bien plus sérieux que trois rois isolés, souvent ennemis et jaloux les uns des autres.

Les Anséatiques saisirent tous les moyens de traverser les projets de Marguerite, qui, déjà régnant sous le nom de son fils en Norvége et en Danemarck, maîtresse d'une partie de la Suède, n'avoit plus que Stockholm à réduire. Albert de Mecklenbourg s'y défendoit avec une garnison allemande et avec le secours des Anséatiques. Ces derniers conçurent le projet de décider les habitans à s'ériger en république. C'étoit une ressource presque infaillible pour déjouer une partie des desseins de Marguerite, et pour assurer à la ligue une véritable domination en Suède, dont Stockholm étoit une des clefs par sa situation et son port.

Plusieurs villes maritimes de la Baltique réunirent dans ce dessein leurs flottes contre la reine, qui assiégeoit cette place. Elles eurent même recours, dans le délire de leur avidité et de leur haine, à une de ces odieuses ressources qui ne tardent point

à retomber sur leurs auteurs. Elles invitèrent tous les pirates à courir sur les vaisseaux de la reine, et les encouragèrent en leur donnant protection et asile. Ces forbans, devenus célèbres sous le nom de *Vitalliens* (on croit que c'est parce qu'ils étoient venus ravitailler Stockholm), couvrirent et désolèrent la Baltique, et troublèrent tellement la navigation que les Anséatiques eux-mêmes furent obligés de demander la paix. Elle eut lieu en 1395 [1]; la Suède fut unie aux deux autres royaumes. Marguerite les gouverna; mais, trop prudente pour rien donner au hasard; encore entourée d'ennemis, et n'ayant que des amis peu sûrs, elle ne fit point aux Anséatiques le mal dont la peur les avoit armés; elle les ménagea, confirma même leurs anciens priviléges, et s'unit à eux pour achever de détruire les pirates.

Sa mort, arrivée en 1412, fut le terme d'une bonne intelligence, qui peut-être cependant n'étoit pas sincère de sa part, et les événemens qui se succédèrent rendirent aux Anséatiques l'espoir de voir évanouir les dangers dont les menaçoit l'union de Calmar.

La triple monarchie ne put s'affermir; les haines nationales, que l'union avoit eu pour objet d'éteindre, se rallumèrent et s'accrurent.

Les Suédois se révoltoient; les Norvégiens étoient mécontens; les grands vassaux du Danemarck le déchiroient par leurs factions; les Anséatiques attisoient les discordes, et savoient en profiter habilement.

Éric, successeur de Marguerite, mais qui n'avoit pas hérité de sa prudence, s'indignoit de ces intrigues, et désiroit affranchir ses peuples d'un joug odieux. Ses mesures, trop peu circonspectes, furent mal combinées : la guerre devint inévitable.

Mais la ligue n'étoit plus ce qu'elle s'étoit montrée au temps de Waldemar III. Les intérêts n'avoient plus la même homogénéité; des jalousies, des rivalités étoient nées ou s'étoient développées.

Les villes productrices ou livrées au commerce de terre avoient trouvé sans doute pendant longtemps de grands avantages à employer les villes maritimes pour transporter leurs marchandises; mais ces navigateurs, comme tous ceux qui ont

[1] Sartorius, Geschichte, &c. t. II, pag. 246.

un monopole, vendoient cher leurs services, et ceux qui étoient obligés d'y recourir n'étoient pas fâchés de voir s'élever des concurrens qui leur permissent d'espérer un abaissement de prix. Il existoit des priviléges dans la ligue; quelques villes, même maritimes, n'avoient pas le droit de dépasser un certain point réservé aux autres; ces restrictions faisoient des mécontens. Une perspective se présentoit pour d'autres, surtout pour celles de Hollande, d'obtenir, dans les trois royaumes du Nord, des priviléges spéciaux plus avantageux que ceux qu'elles partageoient avec la ligue, et dont les villes de la Baltique s'étoient toujours réservé la plus forte part.

La plupart des membres de la ligue anséatique, qui n'avoient pas un intérêt direct et immédiat à conserver la navigation exclusive dans les ports des trois royaumes, laissèrent les autres villes sans secours. Comme si le maintien des priviléges de ces dernières leur fût devenu indifférent, les unes refusèrent des subsides que les statuts de la ligue leur imposoient de la manière la plus expresse, les autres les firent longtemps attendre et ne les fournirent qu'imparfaitement : en un mot les villes Baltiques furent traitées avec froideur, indifférence et mauvaise volonté, par celles qui les avoient appelées sœurs et alliées tant qu'elles y avoient trouvé un grand avantage [1].

Éric fomentoit ces divisions naissantes avec plus d'habileté qu'il n'en montra dans d'autres occasions.

Tandis qu'il gênoit la pêche de ses adversaires sur les côtes de Scanie et dans les ports de sa domination, qu'il se rendoit par une forteresse maître d'ouvrir et de fermer le Sund à volonté, et d'y exiger des tributs, il encourageoit par des avances et des concessions les Anglais, qui commençoient à sentir l'importance du commerce maritime; il excitoit les villes des Pays-Bas à se détacher des autres, et suscitoit par ce moyen à ses ennemis des concurrens d'autant plus redoutables qu'une scission dans le sein de la ligue détruisoit en quelque sorte le prestige attaché à ce nom et aux souvenirs du XIV.e siècle; que cette scission, née d'un intérêt commercial, créoit des haines inextinguibles, et même empreintes d'une sorte de caractère des guerres civiles. C'étoit préparer l'émancipation du Nord, en lui

[1] Sartorius, Geschichte, &c. t. II, pag. 258.

apprenant que le monopole étoit brisé, que des concurrences offriroient un avenir plus favorable aux producteurs et aux consommateurs, qu'avec le temps les nationaux pourroient aussi prendre part au commerce extérieur.

Heureusement pour Lubeck et ses alliées, Éric étoit peu aimé de ses sujets, et presque toujours en guerre sérieuse avec ses grands vassaux; les Suédois et les Norvégiens se lassoient de l'union; les villes liguées entretenoient avec soin tous ces germes de discordes, et, quoique supportant avec impatience les frais qui retomboient sur elles seules, depuis qu'une partie de la ligue s'étoit séparée et qu'une autre les traitoit avec indifférence, elles parvinrent à terminer la guerre avec assez d'honneur.

Menacé d'une révolte en Suède, Éric se soumit en 1435 à leur rendre les anciens priviléges en Danemarck et la pêche de Scanie : pour cette fois encore elles échappèrent au danger qui les menaçoit, mais elles continuèrent de souffrir de la concurrence des villes dissidentes des Pays-Bas, et des Anglais, à qui Éric ne s'obligea point de fermer ses ports ni de retirer leurs priviléges [1].

Leurs inquiétudes se renouvelèrent après que l'abdication d'Éric eut donné le trône de Danemarck à Christophe de Bavière, qui parvint aussi à se faire reconnoître en Suède et en Norvége.

Soit par l'effet de préventions personnelles et d'une jalousie de prince contre des marchands orgueilleux, qui vouloient traiter d'égal à égal avec les têtes couronnées, et qui avoient déjà prouvé qu'ils savoient ravir et donner les trônes, soit qu'animé du véritable intérêt de ses peuples il sentît l'importance de les affranchir du joug de la ligue, dès le commencement de son règne il laissa entrevoir des dispositions peu favorables pour les Anséatiques, quoiqu'ils eussent contribué à la déposition d'Éric et à son avénement au trône. Plusieurs fois même il attaqua ouvertement Lubeck, sorte de capitale de la ligue, et mourut dans de nouveaux préparatifs en déclarant que ses efforts n'avoient cessé d'avoir pour but d'obtenir satisfaction de tout ce que ses couronnes et ses peuples avoient souffert des entreprises des Anséatiques [2].

[1] Sartorius, Geschichte, &c. t. II, pag. 269. — [2] Crantz, *Danica,* lib. VIII, cap. XXV.

Il ne paroît pas que ce projet ait été abandonné par Chrétien I.er son successeur, quoique dans les neuf premières années de son règne il ait laissé la ligue en possession de son commerce et de ses priviléges en Danemarck. Il avoit à lutter contre Charles Canutson, qui prétendoit à la couronne de Suède et même à celle de Norvége.

Pendant cette longue et sanglante querelle, les Anséatiques, en prenant part tantôt pour l'un, tantôt pour l'autre concurrent, se firent ménager par les deux, recouvrèrent leurs avantages en Norvége, et même réussirent à en exclure les Anglais et les Hollandais. La jalousie des rois du Nord contre la ligue étoit comme enchaînée par la crainte que chacun avoit de s'attirer un nouvel ennemi; mais cette jalousie n'en subsistoit pas moins, parce qu'elle étoit fondée sur un intérêt juste et pressant, la liberté du commerce et la prospérité de leurs états. Ils se bornoient à contrarier, à embarrasser, quand ils le pouvoient, le commerce anséatique, à augmenter les droits sur les importations, à favoriser en secret les Anglais et les Hollandais, qui n'épargnoient rien pour supplanter leurs rivaux dans la navigation de l'Océan du nord et de la Baltique.

Telle étoit la situation du commerce septentrional de l'Europe à la fin du XV.e siècle; elle préparoit et annonçoit la décadence de la ligue, qui ne s'accomplit que dans le siècle suivant. Ce qui me reste à dire sur la Russie ajoutera quelques traits au tableau du commerce anséatique.

Russie. La Russie fut, pendant le cours du XIV.e et d'une grande partie du XV.e siècle, placée sous le joug des Tartares, à qui la funeste bataille de Kalva avoit livré les plus belles provinces de cet empire. Mais ces redoutables guerriers avoient laissé la partie septentrionale de ce qui forme aujourd'hui la Russie européenne, aux anciens souverains locaux, qui étoient dans un véritable état de vassalité à leur égard. Ils n'avoient pas poussé leurs conquêtes jusqu'à la Baltique; et Nowogorod, dont j'ai déjà parlé, tome II, pages xxiv et lxxxviij, continuoit d'être un lieu de commerce considérable. Située à quelque distance de la mer, elle y communiquoit par le fleuve Illmen, sur lequel elle étoit située, au point où ce fleuve sort du lac Wolchow. Les relations maritimes de cette ville avec la Scandinavie remontent

aux premières époques où nous acquérons quelque connoissance de cette vaste contrée; et pendant longtemps les pelleteries, les produits de la pêche furent les principaux objets que Nowogorod en recevoit. Par des communications terrestres avec la Laponie elle se procuroit également des fourrures. Elle avoit aussi dirigé ses rapports à l'orient vers le Volga et les contrées situées entre ce fleuve et le mont Oural jusqu'à la mer Blanche. Elle y avoit formé des comptoirs, y exerçoit une sorte de domination, et recevoit, de ce côté, une quantité considérable de productions naturelles qui servoient en partie à ses échanges avec le commerce baltique.

En vertu de traités du XIII.[e] siècle, peut-être même plus anciens, les navigateurs gothlandais et allemands établis à Wisby avoient formé un comptoir à Nowogorod. Ils y avoient été très-certainement précédés par les navigateurs de Norvége, Suède et Danemarck; mais lorsqu'ils eurent anéanti le commerce de ces royaumes, ou plutôt lorsqu'ils s'en furent emparés, ils n'eurent point de concurrens dans la Russie. Ils en exportoient les grains, la cire, le miel, les peaux, les cuirs, les fourrures, le chanvre, les bois de construction, dont ce pays abonde, dont l'excellente qualité et le bas prix, dans un temps où la consommation locale offroit peu de concurrence, et où l'on n'y connoissoit ni douanes ni d'autres entraves semblables, leur offroient une source inépuisable de bénéfices. Ils y portoient les draps de Flandre, et, par suite, ceux d'Angleterre, ainsi que tous les objets de luxe qui abondoient dans les marchés de l'ouest; ils n'épargnoient rien pour en inspirer le goût aux Russes, et s'assurer les moyens de les leur fournir exclusivement. Le prix de ces objets ne leur étoit pas payé seulement avec les matières premières que j'ai indiquées; on ne peut douter qu'il ne le fût aussi avec des métaux tels que le cuivre, l'or et l'argent, dont on exploitoit fort anciennement des mines en Russie [1]. Ce commerce prit encore plus d'accroissement et d'ensemble après que la ligue eut acquis une sorte de souveraineté sur la mer Baltique.

Les Anséatiques formèrent un établissement du même genre à Plescow sur la Velika, peut-être même à Moscou; mais celui de Nowogorod fut le plus considérable. Une multitude de com-

[1] M. Polo, lib. III, cap. XLV. Herberstein, ap. *Rerum Moscoviticarum autores varii*, pag. 42 et seqq.

merçans, de navigateurs, de commis, d'ouvriers, y étoient réunis sous l'autorité et la surveillance des magistrats nommés par la ligue. Elle avoit senti la nécessité d'une police sévère pour contenir des hommes, la plupart aventuriers, turbulens, avides, au milieu d'une population dont les mœurs, la religion, la langue, différoient extrêmement de celles des Allemands, et que son esprit d'indépendance, ainsi que ses richesses rendoient peu disposée à recevoir, au moins d'une manière directe et par la force, un joug semblable à celui qui pesoit sur la Norvége, la Suède et le Danemarck. Nonobstant ces précautions, la bonne harmonie étoit souvent troublée. Si les Anséatiques augmentoient le prix de leurs marchandises, si elles étoient de mauvaise qualité, le peuple passoit promptement des murmures aux menaces, aux voies de fait. Il pilloit les comptoirs, maltraitoit et quelquefois tuoit les préposés. Les Anséatiques avoient peu de moyens de vengeance par force ouverte; ils menaçoient de se retirer; ils s'éloignoient pour un temps; bientôt les besoins de la consommation, du luxe et des jouissances d'un côté, la soif du gain de l'autre, rapprochoient les esprits; on s'entendoit et les relations étoient rétablies.

La navigation fut certainement le moyen le plus usuel pour ce commerce; mais les voies de terre furent quelquefois employées. Il est bien vrai qu'un réglement du comptoir de Nowogorod, compilé en 1370, constate qu'il étoit interdit aux Anséatiques d'employer les voies terrestres [1]. Mais c'étoit un acte de monopole : aussi des différends s'étant élevés entre plusieurs villes de Prusse et Hambourg et Lubeck, qui réclamoient le droit exclusif de porter en Russie, par leurs navires, des marchandises de l'ouest, les villes prussiennes transportoient les draps d'Angleterre à travers la Pologne [2].

Le commerce des Anséatiques avec Nowogorod subsista dans ces alternatives de paix et de troubles jusqu'à la fin du xv.e siècle, où il éprouva une terrible révolution. Yvan Wasilewitch, monté sur le trône moscovite en 1462, résolut de rendre florissant le commerce et les arts dans son empire, qu'il avoit presque entièrement soustrait au joug des Tartares et dont il avoit préparé la grandeur future en abolissant l'usage de par-

[1] M. Lappenberg, pag. 279. — [2] Fischer, t. II, pag. 159.

tager la souveraineté. Il voyoit avec la même jalousie que les autres souverains du Nord la prépondérance et le monopole que la ligue exerçoit dans ses états, les projets d'indépendance que ne dissimuloit point Nowogorod, constituée à peu près sur le modèle des villes libres d'Allemagne, avec lesquelles elle avoit de si anciennes et si intimes relations.

Plescow, parvenue comme Nowogorod à un degré d'opulence et de civilisation que l'ignorance des Russes trouvoit alors prodigieux, annonçoit des intentions semblables.

Le Czar profita habilement des factions qui divisoient Nowogorod pour en devenir maître et en expulser un grand nombre de nobles puissans, de bourgeois, de marchands. En 1494, sur des indices assez équivoques d'une rébellion suscitée par les Anséatiques, il les fit tous arrêter, s'empara de leurs biens, ruina leur comptoir, et porta le dernier coup à leur monopole en Russie.

Les côtes de la mer Noire, si célèbres par le grand commerce des républiques d'Italie et surtout par les établissemens génois, n'étoient point aux XIV.e et XV.e siècles, comme elles le sont devenues depuis, une partie intégrante de la Russie, mais les provinces situées au nord de cet empire participoient à ce commerce. Rubruquis atteste qu'au milieu du XIII.e siècle des Russes venoient à Soldaia apporter de l'hermine avec d'autres fourrures précieuses, et sans doute aussi divers produits agricoles de leur pays, en échange de toiles de coton, de draps de soie et d'épiceries; cet état de choses continua évidemment d'avoir lieu pendant les XIV.e et XV.e siècles. Kiow devoit être le centre de ce commerce maritime par le Dnieper, comme elle étoit celui du commerce terrestre que les Allemands faisoient avec la Russie, dans les directions que j'ai indiquées, t. II, pages xciv et xcv. Les relations de cette ville avec Nowogorod expliquent comment les pelleteries du Nord arrivoient ainsi à la mer Noire, et comment les marchandises asiatiques étoient dirigées vers la mer Baltique.

Mais le point que je viens d'indiquer n'étoit pas le seul qui servît à lier le commerce de la Russie avec la mer Noire.

Le Don et les contrées qui l'avoisinent offroient aussi des voies commerciales dont on a vu, page xj, que les Européens profitoient avec un grand succès; et, quoique leur but principal fût de se rendre dans les marchés de la Bouckharie, et



jusque dans la Chine, ils ne durent pas négliger les moyens de se procurer les productions de la Russie septentrionale. Remontant le Don, jusqu'au point où il se rapproche le plus du Volga, ils transportoient leurs barques jusqu'à ce dernier fleuve [1], et pouvoient arriver à Bolgar, ainsi que l'avoit fait le père de Marc Paul [2], pour communiquer avec Kasan et Moscou, c'est-à-dire, avec les pays qui, déjà par eux-mêmes riches en pelleteries, en recevoient, comme on l'a vu, tome I.er, page lxxj, et tome II, pages xv et xc, par le moyen du commerce des Norvégiens sur les côtes de la mer Blanche et dans la Permie.

Le Volga offroit de semblables moyens aux commerçans des environs de la mer Caspienne. Des inscriptions des XIII.e et XIV.e siècles, trouvées dans les ruines de Bolgar, attestent que les Arabes, c'est-à-dire les musulmans de la Perse et des contrées voisines, et les Arméniens, y avoient des établissemens [3]. L'histoire de la Russie fournit aussi des preuves de ce commerce par le Volga, puisque vers le milieu du XV.e siècle le khan des Tartares de Saraï, ayant recommencé des hostilités quelque temps suspendues contre les Russes, et massacré tous ceux qui trafiquoient à Kasan, s'empara de leurs bateaux pour remonter le Volga, et s'avancer à la conquête de Moscou [4].

La république de Nowogorod avoit très-bien compris, comme on l'a vu, page clxxj, l'importance des communications de cette partie de la Russie avec les pays les plus commerçans de l'Asie, et ce fut probablement par cette voie qu'elle reçut les productions asiatiques, lorsque les malheurs de Kiow dévastée par les Tartares à la fin du XIII.e siècle, et les invasions de ces conquérans dans les contrées les plus voisines de la mer Noire, ne lui permirent plus d'entretenir des relations commerciales de ce dernier côté.

Il est assez probable néanmoins que, dans le cours du XIV.e siècle et pendant le XV.e, les exportations de marchandises asiatiques pour la Baltique, par la voie de Nowogorod, ne furent plus ce qu'elles avoient été dans les siècles précédens. Le commerce des villes du midi de l'Europe avec la Flandre prit,

[1] Itinéraire d'Usudiomare, ap. Graberg, *Annali di geografia,* t. II, pag. 289. Voir aussi *Notices des manuscrits,* t. XI, II.e partie, page 353. — [2] M. Polo, lib. I, cap. I. — [3] Forster, *Voyages au Nord,* t. I, pag. 67. Rasmussen, pag. 8. — [4] *Art de vérifier les dates,* t. II, pag. 119.



à cette époque, un accroissement considérable et une parfaite régularité. Les Anséatiques purent y venir chercher les marchandises asiatiques dont ils fournissoient le Nord; ils les y trouvoient en plus grande quantité et à meilleur marché qu'à Nowogorod. Il est digne de remarque, en effet, qu'aucune des lois de la confédération, ni la correspondance des villes dont elle étoit composée, ni les traités de commerce, ni les pièces relatives aux pertes ou aux captures de marchandises anséatiques, ne parlent de productions de l'Asie venues par l'entrepôt de Nowogorod et la Russie. Ces documens laissent croire que les Anséatiques n'y faisoient de commerce que pour se procurer celles du pays, ce qui étoit alors un objet considérable. A ces preuves négatives on peut en ajouter de positives, mais un peu plus récentes. En 1643 trois des villes associées envoyèrent une ambassade en Suède pour obtenir la diminution des droits de douanes dont étoient grevées les marchandises qu'elles apportoient de Russie. Leur demande, dont il existe une copie inédite dans les archives de Lubeck, contient la nomenclature des objets taxés; on n'y trouve aucune indication de marchandises asiatiques, et l'édit de la reine Christine, qui fit droit à leur demande, n'en parle pas davantage, quoiqu'on y entre dans beaucoup de détails sur les diverses productions exportées de la Russie [1].

On lit dans un travail sur le commerce d'Archangel, publié en 1653 dans l'intérêt de la Russie, que ce port recevoit des marchandises orientales, et on s'efforce de convaincre les souverains de la Prusse et de l'Allemagne qu'ils ont intérêt à s'en approvisionner par la voie de la Russie; ce qui me paroît une preuve qu'ils ne le faisoient pas. On y voit encore que, même à cette époque, le commerce de la Russie avec la Perse, la Turquie et la Chine, étoit souvent interrompu. C'est probablement ce qui explique comment il est prouvé par divers documens que les Anséatiques portoient des étoffes asiatiques dans la Russie, loin de s'y approvisionner. Un document manuscrit de 1610 constate que les envoyés de la ligue offrirent des aromates à un prince russe; un autre de 1634 qu'ils lui donnèrent des brocards d'or et des diamans; et si ces deux preuves ne sont pas décisives,

[1] Voir un mémoire de Sartorius, inséré dans les *Novi comment. soc. Goetting.* t. VI, II.ᵉ part. pag. 213 et seqq.



je crois qu'il en existe une plus forte dans la Skraa de Nowogorod, révision de 1603, où nous lisons que les Anséatiques ne peuvent apporter des étoffes de soie qu'en gros, afin d'en laisser le débit aux habitans du pays.

Mais on auroit tort d'en conclure que l'importation des marchandises asiatiques en Russie, par la mer Caspienne et la mer Noire, ait cessé, ou même qu'elle ait notablement diminué. On a vu, page xij, que dans le xv.[e] siècle la Russie, délivrée du joug des Tartares, fit des progrès assez marqués dans la civilisation. Les souverains employèrent tous leurs efforts pour procurer à leurs sujets l'exportation des produits naturels; les richesses s'accrurent, et dans un pays où le voisinage de l'Asie excitoit au luxe, on ne peut douter que les marchandises orientales n'aient continué d'être introduites, non plus sans doute pour être exportées par la Baltique, comme au temps où la Russie presque barbare n'en savoit point apprécier la jouissance, mais comme objets de consommations locales. Aussi voyons-nous qu'un voyageur du xv.[e] siècle et des écrivains du xvi.[e] [1] attestent que la Russie faisoit un commerce très-actif par le Volga et la mer Caspienne.

Les contrées situées à l'orient de la chaîne de l'Oural, qui dépendent aujourd'hui de la Russie, étoient, à l'époque dont je m'occupe, connues sous le nom de Tartarie [2]. J'ai dit, tome II, pages xv et suiv., que ce pays, tout sauvage qu'il fût, n'étoit point étranger au commerce. On suivoit deux directions: l'une, que j'appelle méridionale, partoit de la Bouckharie; l'autre, orientale, ou, pour parler plus exactement, du sud-est, venoit de la Chine.

Nous savons que des commerçans de différens pays, et notamment des Indiens, partis de la Bouckharie, traversoient les steppes de la Tartarie et les monts Altaï pour se rendre à un lac appelé Kitay. Les dénominations locales ayant souvent changé, et variant selon la langue à laquelle on les emprunte, il ne seroit pas facile de reconnoître ce lac, si les écrivains n'ajoutoient que l'Oby en sort. C'est donc le lac nommé par quelques géographes russes Telestkoy et par d'autres Altein (en mongol, Altan-nor), que l'Oby traverse effectivement. Ces étrangers apportoient diverses espèces de marchandises, entre autres des

[1] Barbaro, *Viaggio alla Tana*, cap. XII. Paul Jove, ap. *Script. rerum Moscovit.* pag. 119. — [2] M. Polo, lib. III, cap. XLIII.

perles et des pierreries, qu'ils échangeoient contre des pelleteries [1]. Des habitans de ce pays et de la Russie venoient de leur côté à Samarkand vendre des cuirs et des fourrures [2].

Les contrées septentrionales, voisines de celles où se rendoient les caravanes de la Bouckharie, ont toujours effectivement été célèbres par les riches fourrures qu'on en exporte; du temps de Marc Paul, non-seulement on alloit les acheter vers l'Oby supérieur, mais on parcouroit même le pays qui les produit; et c'est aux relations que ce commerce avoit formées que nous devons ce que ce voyageur a dit sur la contrée qu'il nomme région des ténèbres, où la neige et la glace obligeoient de voyager en traîneaux, et où les nuits étoient de six mois [3].

D'un autre côté, les traditions chinoises nous apprennent que dès le IV.e siècle les Chinois avoient étendu leurs relations jusqu'au lac Baikal, l'Oby et même les rivages de l'Océan [4]. On sait que des rapports commerciaux, une fois établis, ne peuvent cesser que par l'effet de grandes révolutions qui les rendroient impossibles. Il est donc naturel de croire que la conquête faite par les Mongols, tant de ces pays que de l'empire chinois, dut contribuer à maintenir ces relations, d'autant plus nécessaires que, au dire de Marc Paul, la quantité de fourrures qui arrivoient chaque jour à Pékin étoit immense.

Ces renseignemens, qui me ramènent de l'extrémité occidentale de l'Europe à la haute Asie, et aux contrées par lesquelles j'ai commencé le tableau du commerce pendant les XIV.e et XV.e siècles, complètent les recherches auxquelles j'avois à me livrer dans le plan que je me suis proposé.

Institutions relatives au commerce pendant les XIV.e et XV.e siècles.

J'ai terminé le tableau du commerce pendant les XII.e et XIII.e siècles par un exposé des obstacles qui s'opposoient à ses développemens en Europe, et des moyens employés pour les surmonter. Il me reste peu d'observations à faire sur ce qui concerne les XIV.e et XV.e siècles.

Quelques-unes des difficultés et des entraves produites par l'imperfection de la civilisation disparurent à mesure que les

[1] Guagnin de Verrone, ap. Ramusio, t. II, supp. pag. 66. Herberstein, pag. 60. — [2] Clavijo, pag. 191. — [3] M. Polo, lib. III, cap. XLIV. — [4] Abel-Rémusat, *Nouveaux Mémoires de l'Académie des inscriptions*, t. VIII, page 108. M. Klaproth, *Tableaux de l'Asie*, page 128.

peuples, souvent plus éclairés que les gouvernemens sur ce qui pouvoit améliorer leur sort, comprenoient les avantages de l'industrie et du commerce, et que les richesses se répandoient dans toutes les classes de la société. Mais ces améliorations furent lentes et imparfaites. Un grand nombre de mesures et de taxes onéreuses continuoit d'entraver la circulation et les communications. Partout les commerçans rencontroient encore des douanes, des péages, des étapes, des priviléges exclusifs de localités. Tous leurs soins consistoient à les éluder par la ruse, à s'en affranchir par des négociations, à obtenir des gouvernemens que des règles remplaçassent l'ancien arbitraire. A cet égard, on ne peut nier les services importans que rendirent dans le Nord la grande association anséatique, et dans le reste de l'Europe les compagnies, moins célèbres et moins connues, des commerçans italiens.

Ces associations eurent encore un avantage immense dans un temps où les moyens de correspondre étoient extrêmement limités. Le lien commun qui les réunissoit les mettoit à même de s'instruire réciproquement de l'état de l'industrie et du commerce dans chaque contrée. Ils s'en servoient, il est vrai, le plus souvent, dans l'intérêt de leur monopole; mais c'étoit tout ce qu'il étoit possible d'attendre à une époque où le service périodique des postes et l'imprimerie, au moyen desquels rien ne peut rester longtemps secret, n'étoient point encore connus.

D'autres causes servirent à l'extension de l'industrie. Elles prirent naissance dans l'Italie, où les négociations commerciales avoient reçu les plus anciens et les plus grands développemens. La plupart des républiques italiennes éprouvoient le fléau des discordes civiles. La proscription des vaincus et la confiscation de leurs biens en étoient les déplorables résultats. Mais dans ces grandes catastrophes, quelques compensations furent offertes à la civilisation qu'elles menaçoient d'anéantir. Tandis que des chefs illustres étoient forcés de confier à l'hospitalité d'une terre étrangère de nobles infortunes et un front que la perte des grandeurs n'avoit pas dépouillé de sa dignité, leurs compagnons d'exil y portoient l'industrie, seul bien que d'implacables ennemis n'avoient pu leur enlever. C'est ainsi qu'au XIV.e siècle la France, l'Allemagne, l'Angleterre, s'enrichirent en accueillant des familles proscrites de Lucques; que plus tard

Médicis, chassé de Florence par un peuple égaré, transporta à Venise une partie de ses richesses et y fut suivi par un grand nombre de ses partisans. Les troubles de la Flandre, les vengeances, les exils qui en furent souvent le résultat, concoururent de même à introduire l'industrie flamande dans d'autres contrées, et surtout en Angleterre.

L'extension des opérations commerciales obligeoit ceux qui s'y livroient à multiplier leurs auxiliaires. Il falloit envoyer partout des facteurs, s'assurer de correspondans, et trouver des garanties dans l'intérêt qu'on leur attribuoit, ou dans des associations dont l'usage se développa de plus en plus.

Les affaires de change et de banque devinrent plus multipliées. Elles reçurent un grand perfectionnement lorsqu'on introduisit l'usage des acceptations [1], et, sous le nom de *rechange* ou *arrière-change,* un moyen pour le porteur d'être indemnisé du tort que le refus de paiement pouvoit lui causer [2].

On sentoit combien il étoit utile que les négocians pussent se réunir facilement pour s'entendre et contracter ensemble. Des lieux de réunion, connus sous le nom de *bourses,* existoient en France dès 1304 [3]. On reconnut aussi les avantages qu'offroient des agens intermédiaires pour préparer, entre ceux qui devoient les consommer, les conditions de leurs opérations [4].

La piraterie, les captures de guerre, continuoient de causer de grands dommages au commerce maritime. On a vu les mesures que les états les plus intéressés à prévenir ces pertes, ou du moins à en diminuer les effets, prirent contre les pirates. Il en fut de même relativement au droit de course. La capture de marchandises ennemies sur navires amis ou neutres, et par conséquent le droit de visite, continuèrent de former le droit commun; mais on définit mieux ce qui étoit interdit aux neutres; on admit, relativement aux reprises ou *recousses,* des règles qui sont encore suivies de nos jours.

Les législations, ou du moins les conventions et les priviléges, abolirent les restes de la barbarie qui privoit les naufragés du droit de recueillir leurs débris.

[1] Document de 1394, ap. Capmany, *Memorias,* t. II, pag. 282. — [2] Ordonnance de 1462. *Recueil du Louvre,* t. XV, page 644. — [3] *Recueil du Louvre,* t. I, page 426. — [4] Charta ann. 1194, ap. Richebourg, *Coutumier général de France,* t. III, part. II, page 1003. Du Cange, Voc. *Corraterii, Sensales.*



Enfin toutes les pertes auxquelles les navigateurs étoient exposés trouvèrent un remède général dans le contrat d'assurance à prime. Il est peu probable, comme je l'ai dit, page cxxvj, que ce contrat fût usité en Flandre dès 1310 [1]; mais certainement on le pratiquoit en Italie à la fin du XIV.e siècle. Le témoignage en est donné par un auteur florentin qui écrivoit en 1400 [2]. Un statut de Gênes, dont la date est au moins de 1414, suppose l'existence d'usages sur les assurances tout à fait semblables aux lois qui intervinrent peu après dans d'autres villes, notamment à Barcelone, où dès 1435 on fit sur cette matière une ordonnance très-développée. Nous trouvons aussi, vers la même époque, l'usage d'une autre espèce d'assurances, dans le pacte au moyen duquel le mandataire ou commissionnaire qui avoit fait une négociation pour le compte d'un autre prenoit au sien propre les risques de l'insolvabilité ultérieure de la personne avec qui il avoit traité [2].

C'est aussi dans le cours des XIV.e et XV.e siècles que se perfectionnèrent les législations, que se multiplièrent les tribunaux spéciaux, soit pour les contestations commerciales en général, soit pour celles qui concernoient seulement le droit maritime, ainsi que les mesures relatives à la visite des navires, aux moyens d'en prévenir la surcharge, et en général les établissemens pour la police et la sûreté de la navigation. La plus remarquable est la formation de lazarets. On a vu, tome II, page cxxviij, un très-ancien exemple de précautions contre l'extension de la peste. Les croisades donnèrent lieu, sans doute, à les multiplier. La terrible contagion qui désola l'Europe en 1348 fit encore mieux sentir l'utilité d'établir des réglemens sanitaires [3]; toutefois les plus anciens établissemens connus sont ceux qu'on forma à Milan en 1374, 1383 et 1389, et même, en ce qui concerne le commerce maritime et les mesures contre la peste dite d'*Orient,* c'est l'établissement d'un lazaret formé à Venise en 1484 [4].

[1] Uzzano, page 119. — [2] Registro di mercante, manusc. bibliot. Barberian. n. 848. — [3] Fanucci, t. III, pag. 286. — [4] Beckman, Beyträge zur Geschichte der Erfindungen, t. V, pag. 351.

COLLECTION

DE

LOIS MARITIMES

ANTÉRIEURES AU XVIII.ᵉ SIÈCLE.

CHAPITRE XV.

Droit maritime de la Norvége.

LE vaste pays que baignent à l'est la mer Baltique, à l'ouest celle du Nord, et qui s'étend du midi au septentrion depuis l'embouchure de l'Elbe jusqu'à la mer Glaciale, fut presque inconnu des anciens. L'Europe moderne n'a commencé à en avoir quelques notions imparfaites que vers le VI.ᵉ siècle.

Après un grand nombre de révolutions, ces contrées ont formé les royaumes de Norvége, de Suède et de Danemarck, presque toujours en état de guerre, quelquefois réunis, en tout ou en partie, sous un même sceptre. Il ne faut donc pas être surpris de trouver beaucoup d'analogie dans leur législation, surtout en ce qui concerne le droit maritime.

J'entrerois dans une discussion trop difficile, et surtout trop éloignée de mon sujet, si j'essayois de déterminer lequel de ces pays a précédé les autres dans la carrière du commerce maritime. Si la position de la Norvége dut la mettre promptement en état de s'y livrer, on doit reconnoître que le Danemarck n'étoit pas dans une situation moins favorable ; la Suède, de son côté, dut promptement prendre une part assez active au commerce de la mer Baltique. J'abandonnerai donc des recherches qui seroient véritablement sans importance, parce qu'il ne s'agit que de recueillir et de faire connoître des documens législatifs.

Dans le plan que je me suis proposé, et d'après l'ordre géographique que j'ai adopté, je commencerai par la législation maritime de la Norvége.

Les ouvrages dans lesquels je pouvois puiser des notions historiques sont tellement rares en France et écrits dans une langue si peu connue, que je

crains de ne pas offrir des détails satisfaisans sur une législation qui mérite cependant de fixer l'attention des savans. Sous ce rapport, la collection des lois norvégiennes que Paus a traduites en langue danoise en 1751 ne m'a fourni aucun secours, Paus n'ayant point accompagné son ouvrage de dissertations historiques : mais, sous un autre rapport, elle m'a été d'une grande utilité. A l'aide de ces traductions, dont il m'a été possible d'avoir l'intelligence par les secours obligeans de M. Eugène Coquebert de Montbret, attaché au ministère des affaires étrangères, j'ai connu plusieurs codes norvégiens qui contenoient des dispositions fort remarquables sur le droit maritime; et, par ce moyen, j'ai été à portée de demander et d'obtenir les copies *in parte quâ* des textes qui n'ont point encore été imprimés.

Les plus anciennes chroniques de la Norvége nous apprennent que la stérilité du territoire et la rareté des céréales réduisoient ses habitans à chercher leur subsistance dans la pêche, que rendoient facile et abondante une vaste étendue de côtes, et le voisinage des mers septentrionales, où les baleines, les phoques, les harengs, aiment à séjourner; cet état de choses est attesté en outre par la relation que le Norvégien Other fit de son voyage maritime au roi Alfred, au VIII.e siècle. Indépendamment de ce que la navigation étoit nécessaire pour la pêche, la disposition du pays, entrecoupé d'une manière prodigieuse par des bras de mer, des golfes, des fleuves et des lacs, la rendoit indispensable pour les communications; il falloit sans cesse traverser des eaux pour se procurer les choses nécessaires et pour les échanger. L'habitude de vivre sur mer entra dans les mœurs des Norvégiens, et les conduisit à profiter de la supériorité qu'elle leur donna promptement sur cet élément.

D'autres causes contribuèrent à y développer l'esprit aventureux et guerrier. Long-temps ce pays fut divisé en une multitude de petits états indépendans et sans cesse en hostilité; chacun y disputoit une station favorable, une portion de territoire plus fertile, et cherchoit à s'en approprier les produits. Quand ces causes diverses n'auroient pas existé, la Norvége seroit devenue guerrière par nécessité. Non-seulement chaque île, chaque côte, avoit à se défendre de ses voisins; il falloit encore être prêt à repousser les peuples qui habitoient les bords de la Baltique, et qui, tout aussi barbares et non moins entreprenans que les Norvégiens, exerçoient sur les côtes de ces derniers les mêmes hostilités qu'ils en éprouvoient. C'est ainsi que la piraterie devint l'habitude de toute la nation et l'objet de toutes les ambitions. Le profit et la gloire en étoient le prix; et la religion, ajoutant ses espérances à ces deux puissans mobiles, promettoit les récompenses d'une vie future à celui qui s'étoit le plus distingué dans les combats.

Les mêmes historiens qui nous font connoître cet ancien état de la Norvége parlent des associations que ces pirates formoient entre eux, et nous apprennent qu'elles étoient soumises à des règles, à des espèces de statuts

dans lesquels on remarque quelquefois les tracés d'une loyauté et d'une générosité chevaleresques; mais ils ne nous les ont pas transmis : on sait seulement que les plus braves de ces guerriers tenoient à une sorte de déshonneur d'attaquer les simples marchands (1).

C'est à une époque moins ancienne, lorsque le Nord, cessant d'envoyer périodiquement des essaims de barbares sur les contrées méridionales, commençoit à connoître le prix et les bienfaits d'une civilisation que la religion chrétienne étendit et perfectionna, qu'on trouve en Norvége, sinon les premiers monumens, du moins le souvenir de quelques lois véritablement dignes de ce nom.

Des anciens, recommandables par leur sagesse et leur expérience, prononçoient sur les contestations, suivant les coutumes dont ils avoient reçu la tradition de leurs pères, et qu'ils transmettoient à leurs enfans enrichies des résultats de leur expérience. Vers le milieu du IX.e siècle, Halfdan, souverain de la partie méridionale de la Norvége, connue dans la suite sous le nom de nome d'Ædcivie ou Hédémarkie (2), qui contenoit les ports les plus fréquentés, entre autres celui de Tunsberg (3), fit rédiger ces coutumes en un code que les historiens désignent sous le nom de *Leges Hœidcivenses* (4); et même on nomme comme rédacteur de ce code Torleif, non moins célèbre par ses grandes connoissances dans le droit civil que par sa probité (5). Mais alors on écrivoit peu, et la mémoire seule conservoit les lois que le magistrat récitoit et expliquoit chaque année dans les assemblées générales.

Ce code, s'il a existé, ce qui est très-probable; s'il a été écrit, ce qui l'est beaucoup moins, a dû être fondu dans les codes postérieurs, dont la révision et le perfectionnement devenoient nécessaires à mesure que la civilisation faisoit des progrès, et qu'il falloit accommoder la législation aux mœurs et aux nouveaux usages.

De grands changemens politiques qui survinrent aux siècles suivans dans la situation de la Norvége, ne purent manquer d'avoir beaucoup d'influence sur sa législation. Elle avoit été long-temps divisée en un grand nombre de souverainetés plus ou moins indépendantes, selon le degré de leurs forces et les chances de la guerre; souvent même une ville se gouvernoit elle-même, et obéissoit à un chef électif ou héréditaire qui y résidoit. Harald aux beaux cheveux, fils et successeur d'Halfdan le Noir, excité, dit-on, par le désir d'obtenir la main de la belle Gyda (6), peut-être encore plus par son ambition personnelle et l'envie de ne le céder en rien à Gomon le Vieux, qui

(1) Torfæus, *Historia Norvagiæ*, t. I.er, page 270.
(2) Ce nom est formé de *Æid* ou *Hed*, signifiant *altus*, et de *sivar*, signifiant *cognati, cives*. Voir le glossaire à la suite du Gulaþing de 1274.
(3) *Heims-Kringla*, édition de Copenhague de 1777 à 1826, t. I.er, pag. 88, 115 *et passim*.
(4) Torfæus, *Historia Norvagiæ*, t. III, page 112.— *Heims-Kringla*, t. I.er, page 72.— Westphal, *Monumenta inedita rerum Cimbricarum*, t. IV, col. 1567.
(5) M. Schlegel, *Commentatio historica et critica de codicis Grágás origine*, &c., pag. xvj.
(6) *Heims-Kringla*, t. I.er, page 77.

s'étoit rendu souverain de tout le Danemarck, assujettit successivement les petits chefs des états qui partageoient la Norvége, et en forma véritablement un royaume.

Il commença par assurer le respect pour les propriétés, en prononçant la peine d'exil contre tout acte de piraterie qu'un Norvégien exerceroit envers l'un de ses compatriotes (1). On sait qu'un des premiers coupables auxquels, malgré l'éclat de sa naissance, cette loi fut appliquée, a été le célèbre Rollon, qui, forcé ainsi de quitter sa patrie, vint ravager la France, et finit par obtenir la souveraineté de la province connue depuis sous le nom de Normandie (2).

Le commerce gagna beaucoup à une révolution qui devoit enfin former un seul peuple de tant d'états divisés et sans cesse en guerre. Les Norvégiens fréquentèrent plus habituellement les ports du Jutland, du Danemarck et de la Saxe, dont les commerçans, de leur côté, venoient dans les ports de la Norvége (3). Ils s'avançoient, à l'ouest et au nord, vers les Orcades, les îles de Feroé, le Groenland, et jusqu'à l'Amérique septentrionale (4); au midi, vers l'Irlande, l'Écosse, le pays de Galles (5). De pieux pélerinages en conduisirent même jusque dans la capitale du monde chrétien (6).

Cependant Harald n'avoit pas fait encore tout ce qu'exigeoient le repos et la prospérité du pays. La succession au trône resta mal assurée, et donna lieu plus d'une fois à des guerres civiles qui troublèrent la sécurité du commerce. Le roi S. Olaüs et son fils Magnus le Bon donnèrent tous leurs soins à assurer l'exécution des lois. Ce dernier, en 1093, accorda de nouveaux encouragemens au commerce, en supprimant les droits que la couronne percevoit sur les navigateurs (7). C'est peut-être aussi à ce prince qu'on doit la loi en vertu de laquelle il n'étoit pas permis, sous prétexte de guerre, d'inquiéter les étrangers qui fréquentoient les ports, sans faire d'actes d'hostilité (8).

Enfin, au XIII.e siècle, Magnus, fils d'Hacon, après avoir, par sa valeur et sa prudence, mis fin aux désordres qu'excitoient l'ambition des grands et les querelles entre les divers prétendans au trône, dont il assura la transmission régulière, s'occupa d'une manière remarquable du perfectionnement de la législation; ce qui lui procura le surnom de *Lagabœter*, c'est-à-dire, *Réformateur des lois,* et donna une nouvelle impulsion au commerce.

On trouve à ce sujet des détails très-curieux dans le discours que Snorro, ou plutôt la chronique dont il a emprunté les récits, met dans la bouche du légat envoyé par le pape Innocent IV en 1248. Quand on y supposeroit

(1) *Heims-Kringla,* t. I.er, page 100. Gulaþing de 940, liv. XI, chap. IX.
(2) *Heims-Kringla,* t. I.er, page 101.
(3) *Heims-Kringla,* t. I.er, page 115.
(4) *Heims-Kringla,* t. I.er, pag. 176, 325, 378.
(5) *Heims-Kringla,* t. I.er, page 326.
(6) *Heims-Kringla,* t. IV, page 41.
(7) Gulaþing de 940, additions de Magnus.
(8) *Heims-Kringla,* t. IV, page 27.

quelque exagération de la politesse italienne, on ne peut cependant croire qu'il s'éloigne beaucoup de la vérité (1), puisqu'on en trouve la confirmation dans l'histoire des peuples voisins, notamment des villes allemandes, dont les navigateurs fréquentoient les ports de la Norvége (2).

Mais cette brillante situation étoit due principalement au concours de ces étrangers qui, profitant de l'ignorance des souverains, peut-être de la vénalité de leurs conseillers, parvinrent à s'approprier tous les avantages du commerce. Ils s'étoient bornés d'abord à demander d'être tolérés; et bientôt, obtenant des renouvellemens et des extensions de priviléges, souvent par l'adresse, quelquefois par la violence, ils réussirent à fonder une sorte de colonie indépendante à Berghen. En y concentrant toute leur navigation, dans l'intérêt apparent du roi, qui trouvoit avantageux d'interdire les autres ports de son royaume pour avoir des perceptions plus faciles, ils dirigeoient d'autant mieux le commerce de la Norvége selon leurs intérêts, de manière que, sur cette côte immense, il existoit à peine quelque port ou quelque rade qui pût faire ouvertement un commerce immédiat.

Il n'y a plus à se demander quelle étoit alors la législation maritime observée dans la Norvége. Les anséatiques, autorisés à faire juger leurs contestations d'après leurs lois propres et par les juges qu'ils instituoient, sans aucun concours de l'autorité locale, étant les seuls maîtres du commerce, leurs usages commerciaux, leurs poids et mesures (3), leur législation, que j'ai fait connoître dans le chapitre XIV, obtinrent une prépondérance qui n'anéantit pas sans doute les lois de la Norvége, mais qui dut en paralyser l'effet.

Ce joug aussi humiliant que ruineux cessa; mais, lorsque le commerce norvégien reprit son essor, les lois anciennes, rédigées à une époque où la navigation étoit peu avancée et même sous l'influence d'institutions que le temps avoit modifiées, se trouvèrent insuffisantes. Il est probable que les usages introduits par les anséatiques continuèrent d'être observés.

Toutefois, comme aucune loi n'a donné de droit maritime à la Norvége avant le code promulgué par Chrétien V en 1687, je ne peux me dispenser de recueillir les dispositions relatives à cet objet qu'on trouve dans les codes anciens qu'il a remplacés.

Par l'effet de la réunion de la Norvége entière sous un même sceptre, sous le règne d'Harald aux beaux cheveux, ce royaume fut divisé en quatre grands districts ou nomes, à la tête desquels étoient un chef ou gouverneur et un grand-juge; des assemblées nationales, tenues dans chacun de ces districts, faisoient ou du moins acceptoient et ratifioient les lois proposées par le roi. C'étoit aussi dans ce chef-lieu d'assemblée que la justice étoit rendue par une réunion d'hommes notables envoyés de chaque quartier.

(1) *Heims-Kringla*, t. V, page 277.
(2) *Heims-Kringla*, t. V, page 197.
(3) Index à la suite de Gulaþing de 1274, voc. *Alin*.



Le plus septentrional de ces nomes étoit celui de Froesté, qui s'étendoit depuis Drontheim jusqu'au cap Stadt, en descendant vers le midi; on le nommoit aussi Nidarosie : le second, celui de Gulé, du nom de l'île de Guloy, depuis le cap Stadt jusqu'au cap Lidandisne : le troisième, celui de Berghen (1), comprenant la Wikie ou Norvége méridionale, depuis le cap Lidandisne jusqu'au fleuve Gaut, appelée aussi quelquefois Ædcivie : le quatrième étoit le nome d'Uplande (2).

Déjà, comme on l'a vu, la Wikie ou Norvége méridionale avoit un code rédigé par les soins d'Halfdan le Noir; le roi Hacon Adelsteen, successeur d'Harald aux beaux cheveux, fit rédiger celui de Gulé, que nous possédons sous le nom de Gulaþing de 940. On lui doit aussi le code de Froesté (3): mais celui qui porte ce nom dans la collection des traductions de Paus, t. II, pag. 1 et suiv., n'est point aussi ancien; on l'attribue communément à Hacon, fils d'Hacon et père du roi Magnus Lagabæter. Quant au nome d'Uplande, le roi S. Olaüs au XI.ᵉ siècle y fit promulguer la loi de Froesté (4).

Le désir de rendre plus uniforme la législation de la Norvége paroît avoir souvent occupé les rois. Les chroniques attestent qu'en 1039 (5) un code général, connu sous le nom de *Grágás,* fut rédigé par les soins de Magnus, fils de S. Olaüs, qui, après avoir passé son enfance en exil par l'effet d'une révolution dont son père fut la victime, rendit le bonheur et la paix à sa patrie, et mérita, par la sagesse de son gouvernement et ses vertus, que la reconnoissance des peuples lui déférât après sa mort le titre de *Bon.* Mais ce code n'a pas été conservé; quelques auteurs pensent même que Magnus le Bon se borna à perfectionner et à publier le code d'Hacon Adelsteen, que son père S. Olaüs, et, avant ce roi, Olaüs le Pacifique, avoient déjà révisé (6).

On sait aussi que Suénon, qui avoit usurpé le trône sur le roi S. Olaüs, promulgua une loi civile; mais elle fut odieuse au peuple, qui, ne partageant pas l'esprit de révolte d'un petit nombre de nobles coalisés contre le roi légitime, ne considéra Suénon que comme un usurpateur (7).

De ces codes divers, un seul est parvenu jusqu'à nous; c'est le Gulaþing d'Hacon, qui porte la date de 940. On en attribue la rédaction à Torleif, fils ou petit-fils de celui qui avoit rédigé le code d'Halfdan le Noir (8). On peut croire, d'après les formules proverbiales, les adages, qui s'y rencontrent, qu'il a beaucoup emprunté aux coutumes anciennes, et surtout au code

(1) Ce nom vient de *Briarg,* qui signifie *mons,* et *gyn,* signifiant *hiatus,* pour exprimer la situation de cette ville. Voir l'index du Gulaþing de 1274, page 21.

(2) *Heims-Kringla,* t. I.ᵉʳ, page 259.

(3) *Heims-Kringla,* t. I.ᵉʳ, page 135.

(4) *Heims-Kringla,* t. II, page 179.

(5) *Heims-Kringla,* t. II, page 284.

(6) *Heims-Kringla,* t. II, page 61; t. III, pag. 21 et 180.—M. Schlegel, *Commentatio historica* &c., page xxvij.

(7) *Heims-Kringla,* t. II, page 284.

(8) Schöningen avoit confondu ces deux personnages, t. I.ᵉʳ, page 435, de son Histoire de Norvége; mais il est revenu à un autre sentiment, t. III, page 145.

d'Halfdan le Noir. Il est douteux néanmoins que le texte qu'on possède aujourd'hui soit exactement celui que le roi Hacon avoit rédigé. Il est probable qu'il contient les additions faites, comme on l'a vu plus haut, par Olaüs le Pacifique, par S. Olaüs et par Magnus le Bon.

On peut encore attribuer au XII.ᵉ siècle, sinon la rédaction, du moins la publication d'un recueil de coutumes connu sous le nom de *Biarkeyar-rett,* dénomination qui signifie *droit municipal.* Au moyen âge, les intérêts de la partie d'une nation qui se livroit à l'agriculture, et en général à l'exploitation des biens-fonds, étoient si différens de ceux des habitans des villes, qui s'occupoient d'industrie, de commerce, de navigation, qu'un droit spécial étoit indispensable pour ces derniers. On verra, dans les chapitres suivans, qu'il en étoit de même en Suède et en Danemarck, et je pourrois même dire, sans crainte de rien hasarder, dans toute l'Europe.

Le Biarkeyar-rett étoit une sorte de droit commun pour toutes les villes en général, qui servoit de base aux statuts particuliers qu'elles étoient autorisées à rédiger. Ce droit municipal obligeoit non-seulement les habitans, mais encore les étrangers qui se livroient au commerce et à la pêche (1). Il ne porte point, du moins dans la traduction danoise que Paus a publiée, de nom d'auteur, ni de date de promulgation. On s'accorde à le croire plus ancien que le règne d'Hacon, fils d'Hacon, qui vécut dans la première moitié du XIII.ᵉ siècle (2); peut-être est-il d'Eystein, qui vivoit au XII.ᵉ siècle, et que les chroniques mettent au rang des législateurs de la Norvége (3). C'est donc par de simples conjectures, quoique du reste assez probables, qu'on en fixe la rédaction au XII.ᵉ siècle, et même, en supposant ces conjectures exactes, il est difficile de croire que ce recueil ne constate pas des usages plus anciens.

Le XIII.ᵉ siècle fut une époque plus célèbre pour la législation de la Norvége. Magnus, fils d'Hacon, joignit à la gloire d'être le pacificateur de son pays celle d'en être le véritable législateur, et la postérité lui en a déféré le titre. Par ses soins, le *Hidr-skraa* [Jus aulicum], que le roi S. Olaüs avoit fait rédiger (4) et dont l'objet étoit de régler l'état politique du royaume, reçut des corrections et une nouvelle publication.

Les lois civiles antérieures, révisées et corrigées, furent soumises à l'approbation d'une assemblée nationale tenue dans l'île de Guloy, qui étoit encore en 1274 le lieu où se réunissoit l'assemblée du nome de Gulé, transférée dans la suite à Berghen.

Le code qu'il publia ainsi reçut, comme celui de 940, le nom de Gulaþing : il fut rédigé pour servir de loi commune à tout le royaume (5); des

(1) *Heims-Kringla,* t. III, page 257.
(2) Paus, t. II, præf.
(3) *Heims-Kringla,* t. III, page 250.
(4) Préface du Gulaþing de 1274, page XXV.
(5) Préface du Gulaþing de 1274, page XX.

copies en furent déposées entre les mains des grands-juges de chacun des nomes, sans autres différences que les énonciations de localités, pour servir à l'administration de la justice, et pour être lues chaque année dans les comices du pays. La réputation de sagesse de ce code étoit si grande, que Guillaume le Conquérant en emprunta plusieurs dispositions pour l'Angleterre (1); il formoit encore le droit commun de la Norvége au XVI.[e] siècle. Mais, une foule de circonstances ayant fait disparoître les autographes, les copistes qui en renouveloient successivement les exemplaires, altérèrent et défigurèrent le texte, soit par ignorance de l'ancien langage, soit par incurie. Les interprétations arbitraires des juges s'y glissèrent; chacun eut son texte qui ne ressembloit point à celui des autres; et l'unité, à laquelle le législateur avoit mis un si grand prix, étoit en quelque sorte détruite.

Chrétien III, roi de Danemarck et de Norvége, prit en 1557 des mesures pour remédier à ce mal. Le travail qu'il avoit commencé fut achevé en 1604, sous le règne de Chrétien IV. On ne peut se dissimuler qu'il présida peu de critique à cette opération, et principalement qu'on ne prit pas toutes les mesures convenables pour s'assurer d'un bon texte. On assure même que la traduction qui en fut faite en langage moderne n'avoit pas toute l'exactitude désirable. Des copies, des éditions, des traductions différentes de celles que le gouvernement avoit fait exécuter, continuèrent de circuler et de se multiplier; elles offroient souvent des variantes fatales pour la bonne administration de la justice.

Ces inconvéniens ont cessé depuis que le code général rédigé par ordre de Chrétien V, et promulgué en Danemarck en 1683, est devenu la loi commune de la Norvége par la publication qui en a été faite en 1687; mais l'ancienne législation n'en est pas moins restée un monument d'antiquité dont les savans désiroient un texte exact.

La commission chargée de publier les manuscrits légués à l'université de Copenhague par Arnas Magnæus s'en est occupée, et, après beaucoup de retards, auxquels les événemens publics n'avoient pas toujours été étrangers, elle a fait imprimer en 1817 le Gulaþing de 1274.

Tout en recevant cette publication avec reconnoissance, les savans qui désirent étudier la marche progressive des législations ont à regretter que la commission n'ait pas commencé par publier les codes antérieurs, et, s'il m'est permis d'exprimer mes regrets particuliers, que cette publication n'ait pas été accompagnée d'une dissertation sur l'ancienne législation norvégienne, du genre de celle que M. Schlegel a faite pour l'Islande à la tête de l'édition du Grágás.

Le Gulaþing de 940, le Biarkeyar-rett, le Gulaþing de 1240, sont, parmi les anciens codes généraux de Norvége, les seuls qui m'aient offert

(1) Préface du Gulaþing de 1274, page xxij.

quelques textes de nature à entrer, d'après mon plan, dans la collection que j'ai entreprise.

Le Gulaþing de 940 n'a pas encore été imprimé, comme je l'ai dit; il n'en existe qu'une traduction danoise publiée par Paus; et j'aurois été réduit à n'offrir au public qu'une traduction de cette traduction, si M. Schlegel, dans son inépuisable obligeance, n'étoit venu à mon secours. Il a eu la bonté de faire copier sur le manuscrit unique qui fait partie de la collection léguée à l'université de Copenhague par Arnas Magnæus, les deux articles que je lui ai indiqués comme les seuls qui rentrassent dans mon plan.

Je n'ai pas eu besoin du même secours pour le Biarkeyar-rett. Paus, en déclarant que, pour faire la traduction danoise de ce code, il s'est servi de cinq manuscrits, tous plus ou moins défectueux, a jugé utile (et l'on doit regretter qu'il ne l'ait pas fait pour toutes les lois qu'il a traduites) d'imprimer au bas des pages le texte original qu'il avoit suivi. Je m'en servirai pour publier le seul chapitre qui m'ait paru devoir entrer dans ma collection.

Quant au code de 1274, l'édition de 1817 dont je viens de parler, qui méritoit toute ma confiance, m'a fourni le texte dont je fais usage pour la publication des fragmens relatifs au droit maritime. On a vu qu'une copie de ce code avoit été envoyée à chaque nome. Les éditeurs ont basé leur publication sur la copie du nome ou diocèse de Berghen, en se bornant à recueillir les variantes qu'offroient les autres copies. J'aurai soin d'indiquer celles qui présenteroient ou des différences dans le sens ou des additions utiles.

Les trois codes que je viens de nommer sont écrits dans la langue scandinave, qui étoit alors commune dans tout le Nord, et qui s'est conservée, quoiqu'avec quelques changemens, sous le nom de langue islandaise.

Je ne borne point à l'extrait de ces trois codes les documens que je veux publier relativement à l'ancien droit maritime de la Norvége.

A la même époque où il donnoit une loi commune à son royaume, Magnus crut devoir faire publier des lois municipales pour les villes de Berghen et de Drontheim, où les mœurs et le caractère des négociations exigeoient des statuts particuliers. Ces villes avoient non-seulement pour leur administration et la distribution de la justice, mais encore pour la rédaction des lois qui leur étoient propres, des formes distinctes de celles qu'on observoit pour le reste du royaume : ainsi, quoique Berghen fît partie du nome de Gulé, c'étoit dans la ville que l'assemblée pour rédiger les lois municipales et rendre la justice avoit lieu (1). Il est très-probable que les lois ou statuts particuliers de ces villes remontoient aux premiers temps où elles s'étoient formées. On croit même que la loi de Drontheim étoit du IX.e siècle (2).

Ces lois, ou du moins ces rédactions des coutumes de Berghen et de

(1) Paus, Norske Love, t. I.er, pag. 1, not. *a*.
(2) *Heims-Kringla*, t. III, page 191.

Drontheim, contiennent chacune un titre assez étendu sur le droit maritime; mais cette dernière est tellement identique et si littéralement conforme à celle de Berghen, que Paus, dans sa traduction du statut de Drontheim, s'est borné à renvoyer au titre semblable de celui de Berghen.

Cet auteur n'a point accompagné sa traduction danoise du texte norvégien; et ce texte n'ayant jamais été publié, j'aurois encore été privé du moyen de le donner, si M. Schlegel n'étoit venu à mon secours en faisant copier la partie dont j'avois besoin. Une traduction latine rédigée sous ses yeux par M. Einersen, et la traduction danoise de Paus, ont été les élémens qui m'ont servi pour la traduction française. Il paroît que M. Einersen a eu, pour faire la copie que M. Schlegel m'a envoyée, plusieurs manuscrits, et il a même indiqué quelques variantes; mais, faute de renseignemens, je ne peux désigner les numéros de ces manuscrits. J'ai fait tout ce qui dépendoit de moi pour éviter les fautes d'impression dans le texte, autant du moins que cela est possible à un homme qui n'en a pas l'intelligence, et pour cela j'ai eu recours, non-seulement au lexique islandais publié par Rask en 1814 et à la comparaison avec les textes identiques du Jons-bog, mais encore aux glossaires publiés à la suite du Gulaþing imprimé en 1817, et du Grágás imprimé en 1829 : ma position ne me permettoit rien de plus.

Tels sont les documens à l'aide desquels je ferai connoître l'ancien droit maritime de la Norvége antérieur au code de Chrétien V (1). Ce code, par la date de sa promulgation en Norvége, rentre dans le plan que je me suis tracé, et je devrois par conséquent joindre aux extraits des codes précédens le titre sur le droit maritime qu'il contient; mais, comme il appartient à un roi de Danemarck et qu'il forme aussi la législation actuelle de ce pays, sans autre différence que celle des dates (il est de 1683 pour le Danemarck et de 1687 pour la Norvége), je ne crois pas devoir le reproduire ici. On le trouvera dans le chapitre XVIII.

Avant ces époques, Frédéric II avoit fait rédiger un code maritime en 1561; mais, quoiqu'alors la Norvége fût réunie au Danemarck, je ne crois pas que ce code y ait été promulgué : je n'ai trouvé dans les auteurs aucun renseignement qui donne lieu de le supposer; le contraire me paroît plutôt résulter des soins que ce même roi Frédéric et son successeur Chrétien IV ont pris pour faire, comme je l'ai dit plus haut, traduire en langue usuelle le Gulaþing de 1274 et les autres lois des anciens rois de Norvége. Il est cependant impossible de se dissimuler que depuis 1274 jusqu'en 1683 les progrès du commerce maritime ont rendu indispensable un droit subsidiaire. L'union de la Norvége au Danemarck dut y introduire les règles que ce dernier royaume

(1) Je dois, pour l'exactitude, faire observer qu'on trouve encore dans le statut de Berghen quelques dispositions relatives aux étrangers qui y faisoient le commerce (Paus, pages 26 à 30). Le même traducteur a recueilli aussi, t. III, des ordonnances particulières sur le même objet, dont Torfæus a également parlé dans son Histoire de Norvége; mais il ne pouvoit entrer dans mon plan d'en donner les textes et la traduction.



avoit adoptées pour suppléer à l'insuffisance de l'ancienne législation. On verra dans le chapitre XVIII que la compilation dite de Wisby, Hogeste Water-Recht, obtint une grande autorité dans le Danemarck, où elle fut même traduite en langue du pays. Il est très-probable qu'elle en obtint une semblable dans la Norvége, et je fonde cette conjecture sur une circonstance assez singulière, dont j'ai rendu compte tome I.er, page 458, savoir, que, des deux seuls exemplaires qui existent de la traduction danoise, l'un porte au frontispice du titre les armes de l'archevêque de Drontheim en Norvége.

Dans le plan que je me suis tracé, et qui pourtant est assez vaste, je n'ai dû recueillir que les dispositions du droit maritime privé, c'est-à-dire, celles qui sont relatives aux négociations entre particuliers, sans m'occuper de la navigation considérée dans ses rapports avec la défense de l'état; mais les lecteurs qui ne sont pas à portée de consulter les textes des anciens codes de la Norvége, verront peut-être avec plaisir un abrégé des dispositions relatives au système de marine militaire adopté dans ce royaume, et qui paroît avoir été commun à la Suède et au Danemarck.

Ce système étoit fondé sur le principe constaté par le Gulaþing de 940, l'*Hidr-skraa*, la loi de Froesté et le Gulaþing de 1274, que tous les Norvégiens étoient obligés de contribuer de leurs personnes et de leurs biens aux entreprises de guerre terrestre ou maritime qu'exigeoit la défense du pays.

On ne peut même douter que ce système n'existât antérieurement au plus ancien de ces codes, le Gulaþing de 940; le chapitre dernier du titre qui y est relatif (Paus, t. I.er, page 243) constate expressément qu'il remonte au temps d'Halfdan le Noir, et que l'organisation en avoit été faite par le comte Atle en vertu des ordres de ce roi : mais il en reçut une plus forte sous le règne d'Hacon Adelsteen, lorsqu'il eut besoin de mettre son royaume en défense contre les entreprises d'Éric Blodöxe (1).

On sait que, dans les temps anciens, les Norvégiens étoient toujours armés dans leur domicile, au dehors et jusque dans les temples. Les codes et les chroniques des X.e et XI.e siècles constatent qu'ils paroissoient en armes aux assemblées locales et générales [þings]. C'étoit en frappant sur leurs boucliers qu'ils exprimoient leur assentiment lorsqu'il s'agissoit de proclamer le roi, d'accepter et de jurer les lois, ou de prendre toute autre mesure relative à l'intérêt général. Les désordres qui en étoient résultés portèrent au XIII.e siècle le roi Magnus *Lagabæter* à défendre qu'on se présentât en armes dans les délibérations publiques; mais l'esprit guerrier de la nation n'en étoit pas moins entretenu par les institutions de ce prince, par celles de ses prédécesseurs, et notamment d'Harald aux beaux cheveux, qui avoit soumis le royaume à une sorte d'organisation féodale (2).

(1) *Heims-Kringla* t. I.er, pages 146 et 147; t. II, pages 241 et 301. — Paus, t. I.er, page 228.
(2) Index du Gulaþing de 1274, pages 45, 46 et 79.

A la tête de chaque arrondissement étoit un feudataire du roi, ou un préposé dont les droits et les devoirs sont tracés dans l'*Hidr-skraa*.

D'après le Gulaþing de 1274, qui reproduit ou développe les dispositions de celui de 940, tout homme qui possédoit une fortune équivalente à six marcs (1) devoit avoir un petit bouclier rouge entouré de deux cercles de fer, une hache et une épée; celui qui possédoit une valeur de plus de douze marcs devoit avoir, de plus, un long bouclier et un casque de fer; celui qui possédoit une valeur de dix-huit marcs et au-dessus devoit ajouter à son armure une cuirasse. Le même code donne les détails les plus circonstanciés sur les mesures qu'on prenoit pour s'assurer de la bonne fabrication et du bon état des armes. Chaque année, on tenoit à cet effet, dans tous les districts, une assemblée; elle étoit annoncée en automne pour le printemps suivant. Tout homme libre et adulte étoit tenu de s'y trouver, ou, s'il en étoit empêché par des blessures ou une maladie, de s'y faire représenter; si cela lui étoit impossible, il lui suffisoit d'avoir montré ses armes à ses proches voisins. Des amendes étoient prononcées contre les contrevenans, contre ceux qui avoient vendu leurs armes, contre ceux qui, n'en ayant pas, s'étoient bornés à en emprunter pour la revue (2).

Le roi ordonnoit les levées; mais il ne devoit prendre cette résolution que de l'avis des personnages du royaume les plus distingués par leur probité et leur sagesse (3). Cependant l'imminence du danger pouvoit être telle, qu'on ne pût attendre l'ordre royal; des mesures devoient être prises pour qu'au premier avis d'une attaque ou d'une invasion sur quelque point la levée s'effectuât sur-le-champ.

Tout habitant qui donnoit le premier avis d'une attaque ennemie recevoit du roi trois marcs d'argent, et de chaque tribu un marc pour récompense; mais, si l'avis étoit faux, et qu'il ne justifiât pas de sa bonne foi, il étoit puni de l'exil. L'exilé qui donnoit un avis utile recouvroit ses droits de citoyen (4).

L'annonce de la guerre ou d'une invasion ennemie étoit faite par l'envoi d'une flèche de guerre dans tout le pays (5); cette flèche étoit portée sans délai, jour et nuit, sur terre par trois hommes majeurs, et sur mer par un navire bien armé. L'exhibition de cette flèche étoit, pour tous les Norvégiens en état de servir, un ordre de se rendre, savoir : ceux qui avoisinoient le rivage, sur les navires; et ceux qui habitoient l'intérieur, à leur lieu de rassemblement. Tous les hommes libres ou esclaves devoient marcher; ceux qui s'y refusoient, ceux qui arrêtoient la transmission de la flèche de guerre, étoient

(1) Le marc d'argent étoit une certaine quantité de ce métal répondant à une demi-livre. Il étoit divisé en huit onces ou ores, et l'once en trois ortugues. Voir l'index du Gulaþing de 1274, col. 16, 17, 86 et 94, et celui du Grágás, pages 58 et 63. Ces expressions désignent tantôt le poids, tantôt la monnoie marquée par l'autorité publique.

(2) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. XV; Gulaþing de 1274, liv. III, chap. XI et XII.

(3) *Hidr-skraa*, chap. XXXV.— Gulaþing de 1274, liv. III, chap. I.

(4) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. XVIII. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. V.

(5) *Heims-Kringla*, t. I.er, pag. 149, 233, 270.

punis de l'exil ou de la perte de leurs biens, sauf le cas d'une légitime excuse dont le jugement appartenoit au roi (1).

Lorsqu'on avoit quelque sujet de craindre l'invasion d'une armée ennemie, on établissoit des gardes auprès des bûchers de signal construits sur différens points (2). Le feudataire ou le préposé du roi convoquoit à cet effet les habitans par un message, et ceux qui ne répondoient pas à l'appel étoient punis d'une amende d'un demi-marc. Les habitans de chaque quartier étoient tenus, sur l'ordre du feudataire ou du préposé du roi, de construire le bûcher de signal et un lieu de guet. Tout homme d'âge et de forces propres au service militaire, qui résidoit dans le pays, et n'étoit ni voyageur ni exilé d'un autre état, devoit être rendu à l'expiration de cinq jours, ou plus tôt si cela étoit ordonné, et quiconque négligeoit d'entretenir les feux ou de faire les veilles encouroit une amende. Les sentinelles devoient faire leur service à compter du milieu du jour jusqu'au milieu du jour suivant; celui qui se rendoit trop tard au poste ou qui s'en retiroit trop tôt étoit puni d'une amende, à moins que son service n'eût été fait par un autre. Si ces gardes se livroient au sommeil tandis que les feux voisins étoient encore allumés, chacun encouroit l'amende. Les feux devoient être allumés aussitôt qu'on avoit aperçu trois navires de guerre ou plus. Dans le doute si les navires signalés étoient ennemis, les gardes devoient consulter les personnes voisines les plus prudentes et se conformer à leur avis. Les préposés du roi chargeoient des hommes de leur choix de surveiller les gardiens des signaux; s'ils y manquoient et si leur négligence occasionoit quelque dommage à l'état, ils étoient condamnés à une amende de treize marcs et huit ortugues, la plus forte des amendes prononcées par les lois (3).

Une conséquence naturelle de ce système étoit d'accorder de grands priviléges aux individus qui prenoient part aux expéditions guerrières. Les poursuites étoient suspendues à leur égard pendant tout le temps de leur absence et cinq jours après leur retour (4).

La conscription maritime, dont j'ai l'intention de parler plus particulièrement et avec plus de détails, s'exerçoit sur les arrondissemens qui devoient, suivant les règles établies de toute ancienneté par l'accord des habitans avec le roi, fournir des navires armés et équipés. Ces arrondissemens n'étoient assujettis en conséquence à aucun autre tribut que ceux nécessaires pour l'entretien et la réparation des navires de leur contingent (5).

Pour asseoir la contribution nécessaire à la construction et à l'entretien de ces navires, et se procurer les équipages qui devoient les monter, tous les habitans étoient assujettis à se présenter au dénombrement. Les plus

(1) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. XVIII. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. III.
(2) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. XVII. — *Heims-Kringla*, t. I.er, page 147.
(3) Gulaþing de 1274, liv. III, chap. IV.
(4) Gulaþing de 940, liv. II, chap. XIV. — Gulaþing de 1274, liv. VIII, chap. VIII.
(5) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. III. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. I, III, XXI.



proches voisins veilloient à ce que personne ne fût omis, si ce n'étoit du consentement général (1).

Dans le dénombrement de chaque famille, on comptoit tous les individus, y compris les affranchis qui n'avoient point encore fait le repas d'affranchissement. L'affranchi qui avoit fait cette cérémonie étoit porté au dénombrement pour son compte personnel, s'il avoit reçu du bien pour cela; sinon, son patron répondoit pour lui. On portoit sur les états de dénombrement tous les enfans âgés de trois ans et au-dessus. Lorsqu'une personne omettoit dans sa déclaration un individu qui devoit y être compris, le préposé du roi avoit le droit de s'approprier un esclave du délinquant. Celui qui n'en avoit point étoit puni d'une amende de trois marcs par chaque individu omis (2).

Les changemens par naissances ou décès n'étoient point pris en considération jusqu'à un nouveau dénombrement : mais, si quelqu'un épousoit une femme ou achetoit un esclave avant l'affirmation de sa déclaration, ces individus étoient comptés; si c'étoit depuis la déclaration, ils ne comptoient qu'au dénombrement suivant (3).

Quiconque s'absentoit du pays devoit acquitter la contribution de trois années, faute de quoi il étoit poursuivi à son retour. Celui qui quittoit son arrondissement depuis que l'expédition étoit ordonnée contribuoit dans ce lieu, et par la suite il contribuoit à son nouveau domicile (4).

L'habitant d'une ville qui, en même temps, cultivoit des biens ruraux, contribuoit, à-la-fois, à la campagne dans la proportion de ses biens, et à la ville dans la proportion de sa maison et de ses marchandises. De même celui qui possédoit des biens dans deux arrondissemens contribuoit dans l'un et l'autre en même proportion que ses voisins. L'homme qui, né à la campagne, venoit de temps en temps à la ville, sans avoir de domicile fixe dans l'une ou l'autre, étoit tenu de contribuer à la campagne. Celui qui, ayant abandonné la campagne pour résider dans une ville avant que le recensement de la campagne fût terminé, y retournoit ensuite, contribuoit de même que les habitans ruraux (5). Le fait, qu'on avoit payé la contribution pour un fonds, étoit une présomption de propriété (6).

Si quelqu'un prétendoit avoir été imposé à une somme trop considérable, ce qu'il avoit payé de trop lui étoit restitué par les autres contribuables, sur l'avis du préposé du roi. Ceux qui n'acquittoient pas exactement leurs contributions y étoient contraints et en outre condamnés à une amende. On ne pouvoit se libérer en prouvant qu'on avoit contribué dans un lieu où

(1) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. IV.
(2) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. II.
(3) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. IV.
(4) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. IV. Tous ces détails sont omis dans le Gulaþing de 1274; mais ils sont supposés dans le chap. VI du liv. III, ainsi que dans le *Hidrs-krraa*. Ils avoient sans doute été laissés aux réglemens locaux, qui pouvoient varier.
(5) Gulaþing de 1274, liv. III, chap. VII.
(6) Gulaþing de 1274, liv. III, chap. VI.



l'on n'y étoit pas obligé (1). Celui qui passoit d'une section dans une autre, ou d'une tribu dans une autre, pour ne payer nulle part, étoit condamné à une amende (2); et même anciennement il encouroit la peine de l'exil (3).

L'évêque ne devoit contribuer, ni pour lui, ni pour ses prêtres et ses diacres. Le prêtre exerçant ses fonctions ne contribuoit, ni pour lui, ni pour sa femme (4), ni pour son clerc; s'ils avoient d'autres individus dans leurs maisons, ils contribuoient. Le prévôt du roi ne contribuoit, ni pour lui, ni pour sa femme, ni pour ses esclaves. Les malades ne comptoient point pour la contribution. On ne contribuoit point aussi pour l'esclave à qui il étoit survenu quelque accident; mais son maître devoit le conduire devant l'assemblée générale de l'arrondissement, et l'offrir à qui voudroit le prendre, sous la charge de contribuer : si personne ne vouloit souscrire à cette condition, le maître étoit déchargé. Hors ce cas, il n'y avoit d'exception que pour les indigens, ou pour ceux que l'assemblée générale, ou celle du district, jugeoit devoir être exemptés (5).

La construction des navires que le quartier devoit fournir avoit lieu dans le local désigné, de manière à ne causer de dommage à aucune propriété particulière; si on se trouvoit dans cette nécessité, le propriétaire étoit indemnisé : on devoit, par préférence, employer un fonds appartenant au roi, et prendre le bois dans la forêt royale. On observoit les mêmes règles pour la construction des abris et la fabrication des voiles (6).

Lorsque le navire d'un arrondissement ou ses apparaux étoient tombés de vétusté, le roi, de l'avis de son conseil, pouvoit imposer sur cet arrondissement une contribution destinée à la réparation, et répartie par le juge ou le feudataire du roi habitant sur les lieux. Ce tribut ne pouvoit être appliqué à aucun autre objet (7).

On devoit employer de préférence, pour ces constructions ou réparations, les charpentiers de l'arrondissement ou du plus voisin. Les constructeurs de proue ou de poupe qui manquoient à l'appel, étoient condamnés à une amende d'un marc d'argent; les charpentiers, à une amende d'un demi-marc; ceux qui abandonnoient l'ouvrage commencé, à des amendes plus considérables. Le salaire déterminé par la loi, et la nourriture dans les proportions qu'elle indiquoit, leur étoient payés et fournis chaque jour. Les mêmes règles étoient observées pour radouber le navire dépéri, et le munir de voiles et d'apparaux (8).

(1) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. VII. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. VII.
(2) Gulaþing de 1274, liv. III, chap. VI.
(3) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. II.
(4) Le Gulaþing de 940, où on lit cette disposition, liv. XII, chap. IV, est antérieur à l'établissement absolu du célibat des prêtres dans la religion catholique.
(5) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. IV.
(6) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. XII, XIII et XIV. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. II.
(7) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. XII et XVI. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. I.
(8) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. XII. — Gulaþing de 1274 liv. III, chap. II.

Le roi désignoit le commandant de chaque navire. Si cet homme s'y refusoit, il encouroit une amende de six marcs. Celui qui lui enlevoit le gouvernail étoit puni d'une amende semblable. Le commandant du navire choisissoit les matelots : s'il ne s'en présentoit pas suffisamment, on forçoit à partir les paysans du lieu qui avoient des gens pour travailler chez eux en leur absence ; et s'il ne s'en trouvoit point dans ce cas, les journaliers devoient partir un sur deux, ou même, s'il étoit ainsi ordonné, deux sur trois. Les hommes désignés et régulièrement avertis étoient, à moins d'empêchemens légitimes, obligés de prendre part à l'expédition, sous peine d'une amende de trois ores d'argent (1).

Le commandant recevoit, pour indemnité de ses travaux, des dangers qu'il couroit et de son zèle, un demi-marc d'argent chaque mois sur le trésor commun des habitans, à moins qu'il ne fût feudataire du roi. Le pilote touchoit un demi-marc d'argent pour ses soins et son travail, et autant à son retour, indépendamment de la nourriture; les autres hommes, une ore d'argent, mais seulement à leur retour. Celui qui avoit été nommé le premier devoit faire la campagne, et ne pouvoit se faire remplacer qu'en cas d'une évidente nécessité. Il étoit défendu de se racheter du service pour de l'argent. Tout homme qui accusoit le commandant de s'être laissé corrompre, sans en faire la preuve, étoit condamné à la peine des calomniateurs (2).

Le commandant du navire avoit droit de requérir autant d'habitans qu'il jugeoit nécessaire pour le lancer à la mer. Ceux qui ne se présentoient pas, sans donner d'excuse légitime, étoient condamnés à l'amende; et le navire étoit à leurs risques jusqu'à ce qu'il fût attaché au rivage. Le commandant prévenoit de la même manière les gens de l'équipage du jour où ils devoient monter le navire, et où seroit passée la revue des armes et des vêtemens. Si l'on n'avoit pas d'armes en quantité suffisante, il étoit permis d'en prendre, de l'avis du commandant, partout où l'on pouvoit s'en procurer. Celui à qui des armes avoient été fournies devoit les entretenir, conformément aux lois, sous peine d'amende (3).

Les habitans du district chargé de fournir le navire fournissoient aussi un cuisinier tiré au sort parmi leurs serviteurs. Le propriétaire qui avoit fourni le cuisinier avoit droit de rester chez lui, à moins que sa présence ne fût indispensable pour garnir le navire d'un nombre d'hommes suffisant (4). Quelquefois cette fonction étoit remplie par un homme libre; mais dans ce cas, s'il manquoit à ses devoirs, il ne pouvoit être puni par le patron d'une peine afflictive, et la punition ne pouvoit être infligée qu'après délibération de l'équipage (5).

(1) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. V et VI. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. VIII.
(2) Gulaþing de 1274, liv. III, chap. VII.
(3) Gulaþing de 1274, liv. III, chap. IX.
(4) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. VI. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. IX.
(5) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. VI. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. X.

Les habitans fournissoient à chaque navire des rameurs, du beurre pour trois mois et trois mesures de farine : le chef recevoit la totalité de ces fournitures et les employoit à nourrir son équipage, conformément à l'usage. Celui qui n'avoit pas fourni son contingent étoit puni, sur la poursuite du préposé du roi, d'une amende, dont deux tiers pour ce préposé, et un tiers pour le commandant du navire. Si le préposé du roi ne faisoit pas de poursuites, le commandant y étoit autorisé, et, dans ce cas, la moitié de l'amende lui appartenoit (1). Une veuve qui n'avoit pas de rameur à présenter devoit faire conduire au navire les vivres et les autres objets à sa charge (2).

Chaque banc de rameurs devoit avoir un arc garni de sa corde, acheté aux frais communs de ceux qui l'occupoient; ceux qui ne s'en étoient pas procuré payoient une amende, et l'arc étoit acheté à leurs frais. Les habitans devoient y ajouter vingt-quatre flèches ou traits garnis, sous peine d'une amende d'une demi-ore d'argent pour chacune de celles qui manquoient au-dessous de douze. Lorsque le roi jugeoit convenable d'exiger plusieurs navires par arrondissement, ils devoient être fournis armés et pourvus de la même manière (3).

Quiconque montoit un autre navire que celui qui lui étoit assigné, encouroit une amende, et n'en devoit pas moins continuer le service commencé (4).

Un navire n'étoit pas réputé suffisamment pourvu d'hommes, si cinq bancs restoient vides dans un navire de vingt bancs ou plus. Dans ce cas, le feudataire ou le prévôt du roi devoit fournir au moins cinq hommes pour ramer. Lorsqu'un navire n'étoit pas suffisamment garni de rameurs, les hommes qui s'y trouvoient devoient aller offrir leurs services à des navires dont l'équipage n'étoit pas complet; si on les refusoit, ils pouvoient rester dans leur domicile, sans craindre des poursuites. Si, au moment où l'on détachoit le navire du rivage, quelqu'un ne se trouvoit pas à son poste, on élevoit sa rame; et s'il ne justifioit d'une excuse légitime, il devoit payer un marc d'argent d'amende. Celui qui, par obstination et désobéissance, ne se présentoit pas, étoit condamné à l'exil, et ses biens étoient confisqués : le roi apprécioit les causes d'empêchement, d'après l'avis d'hommes éclairés (5).

Lorsqu'on se dirigeoit au rendez-vous vers le sud, et que le roi étoit embarqué pour la défense du pays, celui qui abandonnoit le navire encouroit l'exil, dont il lui étoit permis de se racheter, moyennant quarante marcs : si c'étoit le commandant, il étoit exilé pour toujours (6).

Les hommes qui montoient un navire n'étoient pas obligés de continuer

(1) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. VI. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. IX.
(2) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. VII.
(3) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. XV. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. X.
(4) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. VII. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. X.
(5) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. VII. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. X.
(6) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. VIII. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. XIII.

l'expédition dès qu'on reconnoissoit qu'il n'existoit plus de subsistances que pour la nourriture de l'équipage pendant un demi-mois. Ils devoient, en conséquence, en faire part aux équipages des autres navires, afin de les mettre à portée de vérifier ce fait. L'équipage d'un navire qui manquoit de provisions pouvoit, après en avoir fait constater la nécessité par les hommes d'un autre navire, tuer deux têtes de bestiaux appartenant aux propriétaires sur la côte, sous la condition de laisser deux ores pour une vache et deux ores et demie pour un bœuf âgé de trois ans, ainsi que la peau et les pieds de l'animal. Il n'étoit pas permis de tuer de bestiaux à celui qui, par la représentation de la tête et des pieds, justifioit que d'autres navigateurs lui en avoient déjà pris. Lorsqu'on tuoit des bestiaux sans observer les règles ci-dessus, le pilote encouroit une amende de quarante marcs; et chacun des bossemans, une amende de trois marcs. En cas d'accusation portée à ce sujet, le commandant pouvoit, avec le serment de trois hommes, justifier autant d'individus qu'il vouloit. Ceux qu'il ne vouloit pas justifier ainsi pouvoient se justifier eux-mêmes par le serment de trois hommes (1).

Si quelqu'un quittoit le navire sans permission avant qu'il fût tiré à terre, il encouroit une amende de trois marcs (2).

Le commandant avoit droit de requérir autant d'habitans du pays qu'il étoit nécessaire pour tirer et placer le navire à terre. L'avis qu'il donnoit devoit être communiqué de bonne foi par chacun à son voisin, afin qu'il parvînt dans tout l'arrondissement ou dans les arrondissemens limitrophes. Celui qui négligeoit de porter l'avis étoit puni d'une amende. Il en étoit de même de celui qui, sans cause légitime, ne répondoit point à la réquisition. Le préposé du roi devoit exiger ces amendes, dont deux tiers pour lui, et l'autre pour le commandant. S'il négligeoit les poursuites, ce dernier pouvoit les faire, et alors la moitié de l'amende lui appartenoit. Si, un quart, une moitié ou une partie plus considérable des habitans de l'arrondissement refusant de se rendre à la réquisition, le navire ne pouvoit être remis à terre, chacun d'eux payoit l'amende et supportoit les risques du navire. Les personnes requises qui arrivoient cinq jours avant et cinq après le terme indiqué n'avoient pas le droit d'exiger de vivres. La conservation des voiles étoit confiée aux hommes recommandables par leur probité, les plus voisins de l'église où on les déposoit; mais les gens de l'équipage devoient les y porter. Quiconque ensuite, sans autorisation du roi, enlevoit une voile de ce dépôt, payoit une amende, et répondoit des suites de cet enlèvement (3).

Si l'église étoit incendiée par accident, l'arrondissement réparoit la perte des voiles; et l'auteur, s'il étoit connu, devoit acquitter cette dépense (4).

(1) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. IX. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. XIII.
(2) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. IX. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. XIII.
(3) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. X. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. XIV.
(4) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. XI. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. XIV.

Le navire étoit déposé dans le lieu accoutumé, si ce lieu n'avoit pas été endommagé par les eaux du fleuve ou de la mer; autrement on en choisissoit un autre dans les domaines du roi, et, s'il n'y en avoit pas, dans le domaine d'un particulier, qui étoit indemnisé à dire d'experts (1).

Le livre XII du Gulaþing de 940, que je viens d'analyser (2), en indiquant les dispositions corrélatives de celui de 1274, est terminé par un tableau de répartition dont le total est de deux cent quatre-vingt-douze bâtimens ayant six mille trois cent cinquante bancs, lesquels, à deux hommes chacun, supposent douze mille sept cents hommes au moins. Mais les forces navales de la Norvége dans ces temps anciens étoient souvent plus considérables. Le roi S. Olaüs réunit trois cent cinquante navires, au moyen de la conscription, dans une guerre contre Canut. Le roi Sigurd avoit une semblable flotte de trois cents navires (3). Outre les navires réunis par ce moyen, les rois en avoient en propre un grand nombre, ainsi que le prouvent une multitude de passages des chroniques de Norvége.

Le Gulaþing de 940 et celui de 1274 contiennent des dispositions fort étendues sur la pêche de la baleine et des gros poissons (4), des harengs, des saumons (5), qu'il seroit trop long d'analyser, et qui d'ailleurs ne rentrent point dans mon plan. On trouve aussi disséminées dans plusieurs titres relatifs, soit aux droits de la propriété foncière, soit à la répression des délits, soit à la police du royaume, quelques dispositions éparses qui n'ont qu'un trait indirect avec la législation maritime : tel est le droit qu'avoit le fermier d'un fonds de construire une barque à son usage avec les bois accrus sur ce fonds, et les limites données par la loi à l'exercice de ce droit (6); la faculté, renfermée dans certaines limites, de couper des bois dans la forêt d'autrui pour réparer son navire ou pour se chauffer (7); ce qui concernoit la succession d'un homme décédé pendant la navigation (8); jusqu'à quel point des navigateurs pouvoient recevoir et secourir les exilés (9); les vols et autres crimes, et les torts par imprudence commis dans les navires (10); l'infraction aux défenses de naviguer (11), &c.

L'injuste coutume de piller les naufragés étoit probablement en Norvége la conséquence de l'esprit de piraterie qui caractérisoit la nation. Des hommes

(1) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. XI. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. XV.

(2) Je dois les élémens de cette analyse à la complaisance de M. Coquebert de Montbret, qui a bien voulu extraire de la traduction danoise du Gulaþing de 940 (Paus, t. I.er, pages 227 à 244) et de quelques autres textes tout ce qu'il m'étoit nécessaire de connoitre.

(3) Voir l'index du Gulaþing de 1274, pages 44 et 45.

(4) Gulaþing de 940, liv. VIII, chap. I et II. — Gulaþing de 1274, liv. VII, chap. LXIII.

(5) Gulaþing de 1274, liv. VII, chap. XLVIII et XLIX.

(6) Gulaþing de 940, liv. V, chap. IV.

(7) Gulaþing de 1274, liv. VII, chap. XXII.

(8) Gulaþing de 940, liv. VI, chap. I, § 19.

(9) Gulaþing de 940, liv. IX, chap. III.

(10) Gulaþing de 940, liv. IX, chap. XXI, XXII, XXIII, XXIV.

(11) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. XIX et XX. — Gulaþing de 1274, liv. VIII, chap. XXV.

sans cesse en hostilité avec leurs voisins, et courant les mers pour s'emparer des navires qu'ils rencontroient, pour faire des descentes et enlever tout ce qui tomboit sous leurs mains, ne devoient point épargner ce que la fortune sembloit leur apporter.

Lorsque la Norvége, réunie sous un seul monarque, goûta les avantages de la civilisation, et reçut des lois dans lesquelles des mesures sévères étoient prises pour empêcher les habitans de se livrer à la piraterie et pour réprimer ce brigandage (1), les vrais principes de la justice et de l'humanité furent proclamés. On les trouve dans le chap. XV du livre VII du Gulaþing de 940, et dans le chap. XXVI du livre VIII de celui de 1274. Mais il est assez probable que ces lois restoient sans exécution. Voici ce que dit à ce sujet Olaüs Magnus, *Historia gentium septentr.* lib. XII, cap. XXIII :

« Constat ergò eos principes in aquilonaribus regnis, ne dicam latiùs per « orbem, nimis impiè miseros naufragos, non solùm ademptione bonorum « affligere, verùm aliquando etiam, ut eorum bonis potiantur, vitâ privare. « Quò autem illud celeriùs et opportuniùs admittant, specula seu limites, « signave littoralia, ad omne naufragium evitandum posita, abscindi, destrui « et auferri procurant. Nec tantùm ingemiscendum est, multis retroactis « temporibus hæc nequissima lucra talibus ingeniis quæsita fuisse, sed, quod « est abominabile, hoc infelicissimo seculo etiam ab illis qui istis in locis chris- « tianos meliores se esse profitentur, omni justitiâ, imò Dei timore postha- « bito, tales rapinas, quasi bono titulo quæsitas, summopere sine formidine « amplectantur. »

On peut croire du moins que les dispositions favorables des codes de 940 et de 1274, que j'ai citées, n'étoient que pour les nationaux, et que les étrangers n'en jouissoient qu'autant qu'ils avoient obtenu des concessions par des priviléges et des traités. C'est ce qui résulte évidemment de la multitude des actes qu'obtinrent les villes maritimes de la basse Saxe avant la formation de la ligue anséatique, et ceux que cette ligue ne manquoit jamais de faire renouveler, non-seulement à chaque changement de règne, mais souvent pendant la vie du même roi. Dreyer, dans son ouvrage intitulé *De inhumano jure naufragii,* pages 88 et suivantes, cite les dates et rapporte les textes de la plupart de ces priviléges, dont les plus anciens sont de la fin du XIII.e siècle. On en trouve un plus grand nombre dans le recueil de M. Lappenberg, que j'ai déjà cité, t. II, page 437, de ma collection; il est inutile d'en présenter la nomenclature.

(1) Gulaþing de 940, liv. XII, chap. XIX et XX. — Gulaþing de 1274, liv. III, chap. XVI, XVII et XVIII.

EXTRAITS
DES ANCIENNES LOIS NORVÉGIENNES
RELATIFS AU DROIT MARITIME.

EXTRAIT DU GULAÞING DE 940 (1).

LIVRE VII.

XV Kapituli.

Um reca oc Almenninga.

Rec þau oll er reca í almenninga þá á Konongr. Nú sigla menn firi land fram eda af have oc brióta scip sín : sitt fe á hverr er kenner met vattom, hverr sem jörd á recr. Havrec oll önnur þá á Konongr.

Chapitre XV.

Des Propriétés publiques (2).

Tout ce que la mer jette sur le rivage public appartient au roi. Si des hommes passant à la voile le long d'une terre ou venant de la pleine mer éprouvent un naufrage, quiconque est en état de prouver son droit par témoins peut réclamer ce qui lui appartient, quel que soit le propriétaire du terrain où ces objets ont été poussés (3). Les objets sans maître, jetés par la mer sur le rivage, appartiennent au roi.

XVI Kapituli.

Um skips skipan oc fartekio.

Nú skipar madr kaupskip heima í herade, oc taka menn fare at hanom, þá scal hann þat skip sva skipa, at þeir have

Chapitre XVI.

De l'Équipement et de l'Affrétement d'un Navire (4).

Si quelqu'un équipe un navire marchand dans un district et qu'un autre l'affrète, le fréteur doit s'arranger de façon que le navire

(1) Ce code est encore inédit. L'extrait que j'en donne a été pris dans un manuscrit appartenant à l'université de Copenhague, à laquelle il a été légué par Arnas-Magnæus. Il est écrit sur parchemin, format *in-4.°*, sous le nº 137.

(2) Les premières dispositions de ce chapitre n'ayant aucun rapport avec le droit maritime, je n'ai pas cru devoir en donner le texte et la traduction. Nous retrouverons littéralement les mêmes principes dans le chapitre XXVI du livre VIII du Gulaþing de 1274.

(3) Cette disposition est conforme au droit romain, dont j'ai donné les textes, t. I.er, pages 122 et suiv. En faisant cette remarque, je n'ai pas néanmoins l'intention de laisser croire que le législateur norvégien de 940 ait connu le Digeste et en ait fait usage.

(4) Ce chapitre est, à vrai dire, le seul du Gulaþing de 940 qui soit relatif au droit maritime privé. Nous le retrouverons dans celui de 1274, livre VIII, chap. XXIV, accompagné de quelques règles non moins importantes, et surtout dans le droit maritime de Berghen et de Drontheim, chapitre II, qui étoit en réalité le véritable code maritime de la Norvége.

aller far er teket hava. Nú ef skip verdr of miök ladet þá scal hann sína vöru afbera, en hinir hava far er toco. Ef þeim þyckir eigi þá vera fært þa skolo þeir afbera er æfster toco, þá skal han hava f handsals slit aura VI.

soit suffisant pour que tous les affréteurs puissent y placer leurs marchandises. Si le navire est trop chargé, le fréteur doit en retirer ses propres marchandises, et les affréteurs y conserver les leurs, de la manière convenue. Si le navire est encore trop chargé, ceux qui ont affrété les derniers doivent retirer leurs marchandises, et recevoir du patron VI ores d'indemnité (1).

EXTRAIT DU *BIARKEYAR-RETT* (2).

LXIX Capituli.

Um fartekia.

Su er hin fyrsta fartekia, er madr reyder ferstar-penning, þa er hand leigr sier far, og hafa vidur, þad eirn vott, sa vottur skal svo ad orde kveda: Eg sa ad hand reidde þier festar-penning.

Chapitre LXIX.

Du Fret.

Le principal mode d'affrétement a lieu lorsque le navire est loué en présence d'un témoin et que l'on donne des arrhes. Le témoin doit dire : *J'ai vu qu'il t'a donné des arrhes* (3).

EXTRAIT DU GULAÞING DE 1274 (4).

LANDVARNAR-BOLKR (5).

XVII Capituli.

Ef madr á kaup vid ránsmenn.

Nú fara þeir er heriat hafa fyrir land fram, oc kaupir madr at þeim einhvern grip, hvat sem þat er, þá scal hver hafa fe þat er fyrri átti, oc komi, til medr tveggia manna vitni. Enn sá er vid víkinga köypti, giálldi maurk silfrs Konongi, ef hann vissi.

Chapitre XVII.

De celui qui fait commerce avec des pirates.

Toute chose, quelle qu'elle soit, achetée à des pirates, doit être rendue à celui qui, par le témoignage de deux hommes, prouve qu'elle lui appartenoit. Si l'acheteur savoit que les vendeurs étoient des pirates, il sera condamné à une amende d'un marc au profit du roi (6).

(1) Voir sur cette espèce de monnoie la note 1 de la page 12 ci-dessus.

(2) Ainsi que je l'ai dit, page 9, je me suis servi du texte norvégien que Paus a donné en notes de sa traduction danoise, tome II, pages 268 et suiv.

(3) Le Biarkeyar-rett contient un chapitre LXX relatif à la punition de celui qui commet un vol dans le navire. La peine consistoit à raser la tête du coupable, à l'enduire de goudron, après quoi on la couvroit de plumes. Cet homme traversoit en cet état les rangs de l'équipage, recevoit de chacun un coup de pierre ou de bâton, puis étoit chassé. Je n'ai pas cru qu'il fût nécessaire d'en reproduire le texte.

(4) Ce code, sur lequel j'ai donné des détails, pages 7 et suiv., a été imprimé en 1817 à Copenhague par les soins de la commission Arnas-Magnæenne, en trois textes, scandinave ou ancien norvégien, danois et latin. On y trouve, pages xxxvij et suiv., des détails très-curieux sur les différens manuscrits réunis et employés par les éditeurs.

(5) Ce livre est le III.e, et le titre signifie *De la défense du royaume*. Voir ci-dessus, pages 11 et suiv.

(6) On trouve des dispositions semblables dans le chap. XX du livre XII du Gulaþing de 940, qu'il m'a paru inutile de recueillir.

Enn ef hinn fær eigi vitni á hendor þeim er fe rángfengit hefir köypt, þá eigo þingmenn hinom fe at dõma eda lyrittar eid fyrir.

Le réclamant qui n'a pas de témoins peut citer son adversaire en jugement, et la restitution sera prononcée, à moins que l'acheteur ne prouve par l'affirmation de trois hommes qu'il a acheté de bonne foi (1).

ERFÐA-BOLKR (2).

X CAPITULI.

Ef menn falla í orosto.

Nú ef menn falla í orosto, oc kemr engi brot, eda drukna allir eda innibrenna, þá fari arfr þeirra, sem þeir hafi allir í senn látit lif sit, nema annan veg provizt sídan med laugligom vitnom.

CHAPITRE X.

De ceux qui meurent à la guerre.

Lorsque plusieurs personnes périssent ensemble dans un accident de guerre, de mer ou d'incendie, de manière qu'on ignore celui qui a survécu aux autres, les successions de ces personnes passent à ceux qui auroient hérité d'elles si elles étoient toutes décédées au même instant, à moins qu'une preuve régulière n'établisse qu'il en a été autrement (3).

LANDSLEIGO-BOLKR (4).

XXIII CAPITULI.

Um scips uppsát.

Nú þarf scip upp at setia eda út, sceri styrimadr bod upp sva vída at þeir verdi full afla til at setia upp eda út þat scip, sekr hverr hálfan eyri silfrs, sá er eigi kemr til þess scips drattar. Hvarvetna sem mennn brióta scip sin oc þickiazt eigi fá siálfir borgit ser, þá sceri þeir þeim bændom bod upp, sem næstir búa, sva margom sem þeir þickiazt þurfa innann þeirrar

CHAPITRE XXIII.

De la mise à terre d'un Navire.

S'il y a nécessité de mettre à sec ou à flot un navire, le patron requerra par un message autant d'hommes qu'il en sera besoin (5). Celui qui, averti par le message, se sera soustrait à cette obligation, encourra une amende d'une demi-ore. L'équipage qui, ayant fait naufrage, reconnoîtra qu'il ne peut sauver les choses naufragées, requerra dans l'arrondissement maritime autant qu'il sera nécessaire d'hommes avec leurs chevaux pour

(1) On trouve des dispositions semblables dans les recès anséatiques que j'ai publiés, t. II, pages 455 et suiv. Quoique le Gulaþing de 1274 soit plus ancien que tous ces recès, je ne crois pas que la législation de la ligue ait fait un emprunt. Cette règle est une conséquence naturelle de la protection que tout état doit à ses navigateurs. Bien avant les recès que j'ai cités, les Allemands réunis à Gothlande avoient adopté la même règle par un pacte de 1287, qu'on trouve dans le recueil de M. Lappenberg, Urkundliche Geschichte des Ursprunges der deutschen Hanse, et certainement ces principes étoient encore plus anciennement admis partout où l'on vouloit détruire la piraterie.

(2) Ce livre est le V.e; le titre signifie *Des successions.*

(3) Cette règle du droit norvégien est fort remarquable par la différence qu'on y trouve entre ses principes et ceux du droit romain. Suivant ce droit, des présomptions de survie entre les personnes enveloppées dans un même accident étoient déduites de diverses considérations d'âge et même de faveur (Digeste, *De rebus dubiis*, fr. 9, 16 et 22 ; *Ad senatusc. Trebell.* fr. 17). Les opinions des jurisconsultes et les lois ont varié dans les différens pays. Pour n'en donner qu'un exemple, je citerai le code des états prussiens, première partie, titre 1.er, article 39, qui est conforme au code norvégien, tandis que le code civil de France, article 720, a établi une série de présomptions déduites de l'âge et du sexe. Le principe du droit norvégien consacré dans ce chapitre paroît fort ancien, puisqu'on le trouve dans le Grágás, code islandais, qui certainement constate un état de législation des X.e et XI.e siècles, et qui a été emprunté en général au droit de la Norvége.

(4) Ce livre est le VII.e; le titre signifie, *De la location des biens-fonds.*

(5) On applique ici à la navigation particulière les règles que le chapitre XIV du livre III avoit établies pour les expéditions maritimes.

scipreido, oc komi þeir til med eykom sínom, er því koma vid. Scolo þeir hafa sex aura fyrir lest hveria, er þeir ná upp; þeir scolo þar medr biárga scipi oc reida. Enn hvarr, sem eigi kemr eptir bodi, sekr sex aurom silfrs vid Konong: hafi Konongr hálft, enn scipsbróts menn hálft.

y procéder. Ces hommes recevront pour leur travail et leurs soins six ores par chaque laste qu'ils auront conservé, afin que le navire et ses agrès ne périssent pas. Celui qui, averti par le message, refusera son secours, paiera six ores d'argent, dont moitié pour le roi et moitié pour les naufragés.

XXXVIII Capituli.

Ef madr tynizt med láni.

.... En ef madr tekr scip mannz, þa scal hann einní sök svara fyrir sik oc úmaga sína.

Chapitre XXXVIII.

De celui qui perd une chose louée.

.... Celui qui s'empare sans droit du navire d'un autre pour ses besoins ou pour ceux de sa famille répond de tous les événemens (1).

KAUPA-BOLKR (2).

IX Capituli.

Konongr á fyrst kaup á aullom lutom.

Konongr á fyrst kaup á aullom lutom, varningi oc þarfendom, eda hans umbodsmadr, hvart sem falt hafa innlenzskir eda útlenzskir, þá scal fyrst honom selia fyrir slíkt verd sem adrir vilia keypt hafa, oc hann þyckizt kaups á þurfa oc falt er, þá scal hans umbodsmanni fiyrst selia, þeim er hann gerir til.

Chapitre IX.

Du Droit de préemption appartenant au Roi.

Le roi ou son préposé peut exercer le droit de préemption sur toutes les marchandises exposées en vente soit par des indigènes, soit par des étrangers; et ils seront tenus de les lui offrir, par préférence, au même prix que d'autres les acheteroient, pourvu toutefois qu'il en ait besoin; auquel cas il a droit de les acheter par préférence à tous autres (3).

X Capituli.

Ef madr selr audrom fals.

Hvervetna þar sem menn kaupa iarder eda garda, eda skiptazt vid kúsom eda scipom, eda audrom gódom gripom, þá scal kaupa med kandsölom oc med vattom tveim eda fleirom, oc med heimilldar tökom.

Chapitre X.

De celui qui vend des marchandises falsifiées (4).

Les achats et ventes de fonds, de maisons, de navires, et autres objets d'un prix plus considérable, doivent être constatés par l'attouchement réciproque des mains que font les contractans en présence de deux ou de plusieurs témoins, corroboré par la mise en possession.

(1) Je n'ai dû recueillir que le dernier alinéa de ce chapitre. Il est conforme au chap. XXII du liv. V du Gulaþing de 940, dont je n'ai pas donné le texte.

(2) Ce livre est le VIII.e; le titre signifie *Des achats et ventes.*

(3) Ce chapitre auroit pu n'être pas recueilli, parce qu'il n'a que des rapports très-indirects avec le droit maritime privé. J'ai cru cependant devoir le comprendre dans mes extraits, parce qu'on retrouvera des dispositions semblables dans des lois maritimes de Suède et de Danemarck. D'ailleurs il fait connoître les mœurs et l'économie politique du temps.

(4) On voit par la rubrique de ce chapitre qu'il n'a pas de rapports avec le droit maritime; cependant la première disposition, qui traite des formes de la vente des navires, m'a paru d'autant plus utile à conserver, qu'on ne la trouve pas dans le droit maritime de Berghen et de Drontheim.

XVIII Capituli.

Um scipti manna.

.... Enn ef menn eigo scip saman, þat er hvargi hefir kost til at kaupa, halldi sá til gagns er vill, oc greidi þeim sínn luta scipleigo, er til móts eigo, oc taki af því fyrst, er hann þarf til kostnadar at hafa á hinna luta.

Chapitre XVIII.

Du partage des choses indivises.

..... Lorsqu'un navire appartient à plusieurs personnes et qu'aucune d'elles n'est en état de l'acheter seule, celle qui voudra s'en servir pour en tirer profit en aura le droit, à la charge de payer à chacun de ses copropriétaires leur part dans le fret, déduction préalablement faite à son profit des dépenses pour le navire (1).

XXIII Capituli.

Um felitla menn er sigla.

Nú af því at vinno menn ero miök torfengnir í heradi, oc allir vilia nú í kaupferdir fara, þá viliom ver þat vandlega aftaka, at nockr madr fari sá í kaupferdir, er minna fe eigi, enn till þriggia marka veginna. Skal þetta forbod standa frá Páscom oc til Michialsmesso; oc allann vetrinn sídann fari hvert sem hann vill med því, sem gud hefir let hönom, hvart sem þat er meira eda minna.

Enn styrimmen þeir, er taka menn á scip sín med minna fe enn nú er scilt, þá sekirtz sá tveimor au rom silfr. vid Konong fyrir hvern þeirra, oc sva hverr er felag leggr vid þá.

Chapitre XXIII.

Des pauvres qui s'embarquent pour faire le commerce.

Les ouvriers nécessaires pour les travaux de la campagne étant rares, la plupart cherchant à se livrer au commerce, nous voulons qu'on veille avec soin à ce que celui qui n'emporte pas avec lui un chargement d'une valeur de trois marcs de poids, francs de toutes dettes, ne puisse partir pour faire le commerce. Cette interdiction durera chaque année depuis la fête de Pâques jusqu'au jour de Saint-Michel; pendant le reste de l'hiver, celui qui possède quelque chose, quelle qu'en soit la quotité, peut l'emporter où il veut pour faire le commerce.

Le patron qui admettroit, comme associés au commerce, des matelots avec un chargement moindre que celui qui vient d'être indiqué, paiera aussi pour chacun une amende de deux ores d'argent. La même peine est prononcée contre ceux qui auront formé société avec de tels individus (2).

XXIV Capituli.

Ef styrimadr tekr ofmarga menn à scip.

Nú scipar madr kaupscip heima í heradi, oc taka menn far af hönom, þá scal

Chapitre XXIV.

Du patron qui charge son navire au-delà de ce qu'il peut porter.

Dans tout lieu où un navire reçoit des chargeurs, on veillera avec soin à ce que le

(1) Le Grágás, code islandais, dont je donnerai les extraits dans le chapitre suivant, a réglé avec beaucoup plus d'étendue les rapports entre les copropriétaires d'un navire. On a de la peine à s'expliquer comment plusieurs dispositions vraiment nécessaires qu'on trouve dans ce code, ne sont ni dans celui de la Norvége, ni dans la loi de Berghen, qui s'étoit bien plus spécialement occupée de la navigation.

(2) Ce chapitre, qui présente peu d'intérêt pour le droit maritime, m'a paru bon à recueillir, parce qu'il fait connoître l'état de la société. Il existoit aussi une loi de 1358 qui défendoit aux jeunes gens de s'établir comme commerçans, s'ils ne prouvoient pas qu'ils eussent au moins un capital de quinze marcs d'argent.

hann sva scip scipa, at þeir hafi allir far í, er tekit hafa. Nú ef scip verdr af miök ladit, þá scal styrimadr sinn varning fyrst af bera, enn hinir hafi far, er tóko. Enn ef þeim þyckir þá enn of miök ladit, er far tóko, þá scolo þeir af bera, er sídastir tóko, þar til er scip er fært, þá scal hann leggia á handsals slit tva aura silfrs hveriom þeirra er af berra.

navire soit suffisant pour porter les marchandises et les chargeurs (1). Si, par événement, le navire est chargé plus qu'il ne faut, le patron devra d'abord décharger ses marchandises, et ceux qui ont contracté avec lui conserveront les leurs. Si le navire est encore trop chargé, les derniers affréteurs déchargeront leurs marchandises, et ainsi de suite dans l'ordre des affrétemens, jusqu'à ce qu'il ne reste plus dans le navire qu'autant qu'il en pourra porter. Pour réparation de cette inexécution des conventions qui auroient été formées par l'attouchement des mains (2), le patron paiera à chacun de ceux qui auront été obligés de décharger leurs marchandises deux ores d'argent.

XXVI Capituli.

Um asigling, hvat fyrirliggr.

Nú roá menn á menn eda sigla, gialldi scada þann allann er þeir gera, nema menn rói fyrir bard þeim.

Rek þau aull, er reka í almenninga, þá à Konongr. Nú ef menn sigla fyrir land fram eda af hafi oc brióta menn scip sitt: sitt fe á hverr er kennir med vattom, hverr sem iaurd á er árekr. Hafrek aull aunnor á Konongr.

Chapitre XXVI (3).

De celui dont le navire en heurte un autre.

Si ceux qui montent un navire, soit qu'ils aillent à rames, soit qu'ils aillent à voiles, le dirigent sur un autre, ils répareront le dommage, à moins que ceux qui l'ont éprouvé n'eussent mis leur navire en travers (4).

Tout ce que la mer jette sur le rivage appartient au roi. Si des personnes poussées de la pleine mer ou côtoyant le rivage font naufrage, quiconque prouvera par témoins qu'il étoit propriétaire des objets échoués, sur quelque fonds que ce soit, pourra les revendiquer contre le propriétaire de ce fonds. Les autres choses jetées par la mer appartiendront au roi (5).

XXVII Capituli.

Um fullrettisseada.

Nú ler madr manni scip sit eda ross, oc vill sá hafa at þörf sinni er let var,

Chapitre XXVII.

De la réparation du dommage causé.

Celui qui, ayant prêté à un autre un cheval ou un navire pour s'en servir, l'enlève

(1) On trouvera cette règle et celle de l'alinéa suivant bien plus développées dans le chap. II du droit maritime de Berghen et de Drontheim. Déjà l'on a vu le même principe dans le chap. XVI du livre VII du Gulaþing de 940.

(2) C'étoit, comme on l'a vu page 22, la forme des contrats d'affrétement indiquée dans l'article 69 du Biarkeyar-rett. On la retrouvera dans le chap. I du droit maritime de Berghen et de Drontheim.

(3) Le chapitre XXV, relatif aux contraventions en cas de navigation prohibée, ne m'a pas paru devoir être recueilli. La seule disposition relative au droit maritime qu'il contienne est celle qui porte que *chaque navire n'aura qu'un patron;* elle se retrouve dans le chapitre V de la loi de Berghen. Voir ci-après, page 30, note 1.

(4) Le Gulaþing de 940, livre IX, chap. XXVI, présente une disposition analogue, qu'il m'a paru inutile de recueillir. Le chapitre XVIII du droit maritime de Berghen et de Drontheim contient plus de détails techniques sur la réparation du dommage.

(5) Cette disposition reproduit littéralement le chapitre XV du livre VII du Gulaþing de 940.

enn hinn fer til, er ledi, oc tekr af honom lánit, þá gialldi hann tva aura silfrs at afgángi þeim er scip eda ross var let. Enn ef hinn hefir lengr enn let var, þá gialldi hann áfáng tva aura silfrs, þeim er scip eda ross á.

ensuite à cet emprunteur, lui paiera l'amende due pour l'enlèvement injuste, qui est de deux ores d'argent. Mais si l'emprunteur se sert de la chose prêtée au-delà du temps pour lequel l'usage lui en avoit été accordé, il paiera pour réparation deux ores d'argent au maître du cheval ou du navire (1).

EXTRAIT DE LA LOI DE BERGHEN DE 1274.

FARMANNA-LOG (2).

CAPITULI I.

Um lóglega fartekiu.

So er lögleg fartekia en engi önnur at í hönd skal taka styrimanni eda hans löglegum vmbodsmanne, ok nefna vitni vid II eda fleiri ok segi þeir til ahamfnar er fare taka, en hinn til leiguburdar er skip byggir. En ef þa skil á um kaupmála sinn, þa hafi sa sitt mál er vitni fylgia ok bera þeir sva ok sveria eptir, at vér heyrdum ord ykúr beggia ok varo þit þá sátter ok samkaupa um fartekiu ok sva um lest ok leigu, þa er þat vitni löglegt ok at lögfullu far teket ok at byar-manna lögum rettum.

CHAPITRE I.er

Des locations de navires.

Le seul mode régulier de louer un navire est, lorsque le patron ou son mandataire légitime, d'une part, et, de l'autre, celui qui voudra prendre ce navire à loyer, se donnant réciproquement la main en présence de deux témoins, déclareront l'espèce des marchandises qui doivent être transportées et le prix de transport qui devra être payé. Si dans la suite il s'élève entre eux, à l'occasion de cette convention, quelque contestation, celui dont les allégations seront avérées par les deux témoins obtiendra sa demande. Si les témoins disent, « Nous avons entendu les paroles de « vous deux, lorsque vous avez fait votre « accord pour le transport des marchandises « et le prix à payer pour ce transport », ce témoignage sera irréfragable, et le navire sera considéré comme ayant été loué conformément à la loi de la ville (3).

CAPITULI II.

Um skip that er fört er í allar farir.

Skip þat er ausa þarf þrysuar á tveim dögrum, þat er salt fört í farar allar,

CHAPITRE II.

Du navire propre à naviguer.

Le navire qu'il n'est pas nécessaire d'épuiser d'eau plus de trois fois en vingt-quatre

(1) La seconde partie de ce chapitre ne concernant que la réparation des dommages en général, je n'ai pas cru devoir la recueillir.

(2) Ce titre est le VI.e; il signifie, *Droit maritime*. On le trouve littéralement dans le statut de Drontheim, comme je l'ai dit, page 10, et sans doute il servoit de règle dans les autres villes maritimes.

(3) Le principe de ce chapitre se trouve dans le chap. LXIX du Biarkeyar-rett. On peut en les comparant reconnoître la marche de la législation, peut-être même l'influence du droit romain, qui n'attribuoit pas force de preuve à un seul témoignage. Le Biarkeyar-rett se contentoit en effet de la déclaration d'un seul témoin. Voir ci-dessus, page 22.

nema hásetar vili líta lekara skipi. En ef styrimenn láta ausa skip sín um nætur á laun fyri hásetum, þá heyrir þat til svika vid þá oc eigu styrimenn at bæta skada þann allann er af því gerist, hvart sem þat verdr um fjör manna eda fé eda hvartueggia, því at hver á þat fals at bæta sem siálfr gerir. Nú er farmur á skip komin föt oc madr oc dryckr oc alt þat annat er til var etlat, oc synist hásetum sem skip sé ofladit vnder þeim, en styrimonnum gefr syn adra oc kalla þeir mundanga ladit þá skolú þeir nefna styrimenn tvo af ödrum skipom ef til eru. Nú ef þeir vilia þvi til guds skjóta, at þeir uilldu fara a sva ladnu skipi iamlánga ferd þá eigu hásetar eigi ad vanda þá lödzlu fyri styrimanni oc fari þá vid sva búit. En ef þeim styrimonnum er tilkoma þickir ofladit vera þá skolu styrimenn fyrst afbera sína vöru alla adra en þeir hafdu etlad til reida kaups, fyri því at skip er hvergi fört ef reida skortir. En ef þá er enn ofladit þá skal sá fyrst afbera, er sydazt tok fare, ok hver eptir ödrum sem fari tók oc tekit hefir, til þes er þeim sickir mundanga ladit vera er þat mál skolu skyra oc til varu nefndir. En ef eigi eru styrímen sva nær a ödrum skipum at þeim megi vid koma þá skal bændr til nefna þa er néstir sitia ok hælzt hafa vit til ok vanir ero í kaupferdum at skyra þetta mál eptir þvi sem fyrr uar sagt. En hverium þeim manni er af gengr skipi þvi med föt sin ok fe þa ero styrimenn skylldir til at fá þeim annat far iamgott til þess landz sem þeir höfdu sik adr til etlat. En ef þeim fæzt eigi þá greidi þeim slíka leigu sem þeir skildu taká af þeim ef þeir före þingat sem þeir hofdu sér fare tekit. En a þeim degi sem styrimadr vil vtt leggia skipi sinu, þa skolu aller skiparar tilkoma naudsinialaust. Sva ero ok aller hásetar skyllder til at fylgia skipi til upp at setia

heures, sera considéré comme en état de naviguer; les matelots pourront cependant se contenter d'un moins bien étanché. Si le patron prend des moyens pour épuiser le navire pendant la nuit à l'insu de l'équipage, ce fait sera considéré comme fraude au préjudice de ceux qui doivent monter le navire, et le patron devra seul réparer le dommage qu'ils en éprouveront dans leurs personnes ou dans leurs biens; car quiconque a commis une fraude doit en supporter la peine. Si, après que les hardes, les vivres et les autres choses nécessaires auront été placés sur le navire, les matelots le prétendent trop chargé, tandis qu'au contraire le patron soutiendra qu'il ne l'est que convenablement, on appellera deux patrons d'autres navires, s'il s'en trouve : s'ils déclarent qu'ils n'hésiteroient pas à faire le voyage entrepris avec un navire ainsi chargé, la réclamation des matelots pour le fait de surcharge ne sera pas entendue, et ils seront obligés d'achever le voyage. Mais, si les deux patrons appelés trouvent que le navire est trop chargé, le patron sera obligé d'en tirer ses marchandises, à l'exception de la partie destinée à acheter des agrès; car, si le navire étoit privé d'agrès, il ne pourroit naviguer. Si, nonobstant ce déchargement, le navire est encore trouvé trop chargé, celui qui a stipulé le dernier affrètement devra en tirer ses marchandises, et, s'il est nécessaire, le chargeur qui le précède immédiatement, et ainsi de suite jusqu'à ce que le navire paroisse n'être pas trop chargé, au jugement de ceux qui ont été appelés pour vider ce différend. Si l'on ne trouve point de patrons d'autres navires pour prononcer, on appellera des habitans du lieu, instruits dans le commerce et dans ce genre de négociation. Le patron devra procurer à ceux qui seront obligés de sortir de son navire avec leurs effets et marchandises, un autre moyen de les transporter dans le lieu pour lequel la convention avoit été faite; sinon il devra leur payer une somme égale au fret qu'il auroit eu droit d'exiger d'eux après le voyage accompli (1). Tous les passagers doivent être rendus pour le moment où le navire sera près de partir, à moins qu'ils n'en soient empêchés par une force majeure. De même, les matelots devront être rendus et aller au lieu où est placé le navire afin de le mettre à la mer, à moins qu'ils n'en soient

(1) Ces règles sur la surcharge des navires sont déjà dans le Gulaþing de 1274. Voyez ci-dessus, pages 25 et 26.

naudsinialaust, en huer er eigi er þar sekr öyri silfurs vid Konúng. En þat ero naudsyniar sem lóg skyra. En þegar þar kemr skutstafn sem adr var frammstafn ok horfer skip a leid þá á styrimadr skip leigr allar nema hann vili betr gort hafa.

excusés par force majeure; celui qui se sera soustrait à cette obligation paiera une ore d'argent au roi. On ne doit admettre pour excuse que celle qui est autorisée par les lois. Lorsque le navire sera disposé de manière que la poupe soit à la place où étoit la proue [lorsqu'il tenoit au rivage], et le devant du navire dirigé vers la route qui doit être suivie, tout le fret stipulé est acquis au patron, à moins qu'il ne veuille faire quelque grâce.

CAPITULI III.

Um that er menn koma í thann kaupstad er their byridu ferd sína til.

Nú koma menn í kaupstad þann sem þeir hafdu etlad, eda í annan stad ok veria þar voru sinni ok buast nu þedan ok bera a ok uilia heim aptr fara ok gefr þeim eigi byr, en styrimadr bydr þeim skip sitt á at liggia sva lengi til heimferdur, sem þeir vilia. Nú vilia sumir lengr liggia til heimfarar en sumir þá skolu þeir ráda er fleiri samun þó at einum auki. En styrimadr ödlast leigu sína þó at skip setist upp.

En at vare skal styrimadr skipa skip sitt hvert er han vil oc ero þeir nestir fare er þangad foro med honom at jafnre leigu vndir sva mikla lest. En ef styrimadr setur upp skip sett fyri vttan löyfi háseta oc vilia þeir farit hafa, þa eigu þeir far heimolt at vare þangat sem þeir tóku leigulaust.

CHAPITRE III.

De la fin du voyage entrepris.

Lorsque les navigateurs sont arrivés au marché ou à tout autre lieu de leur destination, que leurs marchandises ont été vendues, et que, le navire ayant reçu un nouveau chargement, ils veulent revenir au lieu de leur départ, si les vents contraires s'y opposent et que le patron offre aux chargeurs de demeurer dans son navire jusqu'au moment favorable pour revenir, les contestations qui pourront s'élever entre eux sur la durée du temps pendant lequel le départ devra être différé, seront décidées par l'avis de la majorité, quand même cette majorité ne seroit formée que par la voix d'un seul; mais le fret n'en sera pas moins acquis au patron, quoique son navire soit ainsi retenu.

Au printemps qui suivra, il sera libre de conduire son navire où il voudra, et alors les premiers qui seront en état de partir avec lui, parmi ceux qui l'ont suivi, seront préférés en suivant l'ordre qui a été établi pour le fret et les chargemens. Si le patron, malgré les chargeurs et ceux qui vouloient faire le retour, a mis son navire à terre, il devra, au printemps suivant, leur fournir un transport gratuit pour le lieu déterminé par leur convention.

CAPITULI IV.

Ef madr tekur ser fare af styrimanni.

Nú taka menn ser fare af styrimanne oc segir han sitt hverium hvert han vil faret hafa. Nú þar sem leid skil. Þa vil hver þannig sem fare tok ser ok hæfzt upp þretta med þeim, þa skolu þeir sitt mal hafa er fleiri ero saman þo at einum

CHAPITRE IV.

Des conventions de fret faites avec un patron.

Lorsque plusieurs personnes ont fait une convention de transport avec un patron qui a indiqué différemment à chacune d'elles la route et le terme de sa navigation, de manière que chacune prétende que ses marchandises doivent être conduites dans le lieu convenu avec elle, on doit se confor-

auki, en styrimadr skal engu umráda. En ef aller uerda iam margir, þa skolu þeir bera luti í skaut ok hafi þeir sitt mal er lutr fylgir. Nú vilia þeir af skipi gánga er lygd var fyriborin ok lausungar ord, þá skal styrimadr gialda mórk silfurs huerium er af gengr skipi því ok skip leigur þær umframm er hann tok af þeim. En hinum er nu eru eptir a skipi, þá skal hann fá sva marga menn at þeir se ual lidförer ok halda þá med sinum kost þengat til þess kaupstadar er þeir hafa ser fare tekit.

mer à l'opinion de la majorité, encore bien que l'avis décisif ne l'emporte que d'une voix; celle du patron ne sera pas comptée. S'il y a partage égal de voix, le sort en décidera, de manière que l'avis auquel le sort aura été favorable soit préféré. Si les chargeurs que le mensonge ou l'imprudence du patron a induits en erreur veulent quitter le navire, celui-ci devra leur payer un marc d'argent et en outre leur restituer tout le fret qu'il avoit reçu d'avance; il devra de plus fournir à ceux qui voudront rester sur le navire autant d'hommes qu'il en sera besoin pour le service, et les nourrir jusqu'au lieu où les marchandises doivent être transportées d'après la convention.

CAPITULI V.

Um styrimann einn á skipi hverju.

Ein skal styrimadr á skipi huerju hann skal þridjúngi meiri lest hafa en hásetar oc þó eigi meira upp leggia enn háseti, fyri því at hann skal þridjúng hafa sér til reida kaups ef han þorf. Þat eigu allir hásetur ad flytia, því at þat skal lada í klofa inn.

Styrimadr skal leidsögumann fá en allir túlk. Þar skulu lestir allar jafn stórar vera at fullu fari, nema sumum hásetum sé skild meiri lest eda minni. Sva skal hver hafa mikin punda þunga í lest sina sem han hefir ser fare undirtekit oc leigu firi fest.

CHAPITRE V.

Il ne doit y avoir qu'un patron dans chaque navire.

Il doit y avoir dans chaque navire un seul patron (1) qui jouira du droit de charger un tiers de marchandises de plus que les autres gens de l'équipage. Ce n'est pas cependant qu'il ait en réalité le droit de faire pour son compte particulier un chargement plus considérable que les autres; ce tiers en sus ne lui est accordé que pour l'employer à l'achat, si cela est nécessaire, des agrès dont le navire aura besoin (2). Ce chargement par préciput, fait par le patron et placé à la proue du navire, doit être transporté gratuitement par tous les intéressés.

Le patron doit fournir un pilote; l'interprète doit être fourni par tous les intéressés. Chacun placera une quantité égale et proportionnelle dans le navire jusqu'à ce qu'il soit complétement chargé; à moins qu'une convention n'ait établi des proportions différentes en plus ou en moins: alors ces conventions devront recevoir leur exécution.

CAPITULI VI.

Ef háseti ryfur skipan undir styrimanni.

Ef háseti ryfr skipan undir styrimanni,

CHAPITRE VI.

Des matelots qui rompent la convention qu'ils ont faite avec le patron.

S'il est prouvé par la déposition de

(1) On trouve la même règle dans le Gulaþing de 1274, liv. VII, chap. XXV, confondue dans d'autres dispositions qu'il n'entroit pas dans mon plan de recueillir. Voir ci-dessus, page 26, note 3.

(2) Cette partie du chapitre V est un peu obscure dans la traduction danoise de Paus et même dans la traduction latine qui m'a été envoyée. J'ai fait tout ce qui dépendoit de moi pour lui donner une forme claire. En voici, au reste, la traduction latine, à l'aide de laquelle on pourra apprécier la mienne : *Non tamen majorem partem navis quàm naviculariis, mercibus implere ipsi fas erit, cùm trientem lucri sibi adsignati armamentis navalibus, si opus erit, emendis adhibere debeat.*

oc verdur þat vitnisfast. Ryfur hann shipan innanlands, þá er han sekr mörk silfrs vid styrimann firi lest hveria sem afberst. En ef han ryfr skipan undir styrimanni í Danmörku, eda í Gautlandi, eda í Svidiod gialdi II merkur silfrs adra Konúngi en adra styrimanni firi lest hveria er afberst. En ef madr ryfr skipan a Gotlandi, eda Samlandi sekr IV morkum silfrs, a Konúngr halft en styrimadr halft : enn ef madr ryfur skipan á Englandi, eda í Orknöyum, á Hialtlandi eda í Færöyum, gialdi VIII merkr silfrs halft Konúngi en halft styrimanni. Ryfr madr skipan á Grönalandi, eda á Islandi, eda í Gaurdum austur gialdi VIII ertogar ok XIII merkur silfrs, halft Konúngi en halft styrimanni. Nú heitir þegar skipan rofen er einhuer skipare eda fleri kemr eigi til skips med varníng sinn í þær stefnur er adrer skiparar koma ok styrimadr gerir ok hafa öll slik lög í heimferd sem þeir hofdu í heimanferd, ok skip í allra þeirra ábyrgd um flutning þar til er skip er oppsett, nema styrimadr vili betr gort hafa.

CAPITULI VII.

Huersú lengi háseta bída skal eda styrimanz.

Nú kémr bir á þa skolu hásetar bída styrimanz sins III sióar-fall, en sídan mego þeir sigla at orsekiu þo at hann komi eigi. Nú fer háseti fra skip utan löyfi styrimanz ok háseta, þa skolu þeir bída hans II siòar-fall, þa megu þeir fara at orsekju.

Nú gengr háseti frá skipi, ok kæmur bir á, þá skolu III menn gánga a land upp, ok skal ein þeirra standa vid bryggju-

témoins que des matelots ont rompu leur engagement avec un patron, et si cette infraction a lieu dans l'étendue de notre domination, ils seront tenus de payer à ce patron, à titre d'indemnité, un demi-marc d'argent par chaque laste dont le navire peut être chargé. S'ils rompent leur engagement en Danemarck, en Gothie (1) ou en Suède, ils paieront deux marcs par laste, dont un pour le roi, l'autre pour le patron. Si cette rupture a lieu en Gothlande et en Samelande (2), la peine sera de quatre marcs par laste, dont moitié sera attribuée au roi et moitié au patron. Si elle a lieu en Angleterre, dans les Orcades, les îles de Féroé ou l'Irlande, la peine sera de huit marcs par laste, dont moitié au roi et moitié au patron. Si elle a lieu en Groenland, en Islande ou en Russie, la peine sera de huit ortugues et treize marcs d'argent, dont moitié pour le roi et moitié pour le patron. La rupture de la convention est censée avoir lieu lorsqu'un ou plusieurs matelots ne se sont pas rendus avec leurs marchandises pour faire le voyage à l'époque indiquée par le patron et à laquelle les passagers se sont conformés. Les mêmes règles seront suivies pour le retour comme pour l'aller; et tout accident qui arrivera au navire, jusqu'à ce qu'il ait été placé sur terre, retombera sur ces matelots, à moins que le patron ne veuille leur faire grâce.

CHAPITRE VII.

Du délai pendant lequel le patron et les matelots doivent s'attendre réciproquement.

Lorsque le vent est favorable pour le départ, les matelots doivent attendre le patron pendant trois flux et trois reflux de la mer; si, cet espace de temps écoulé, il ne se rend pas, ils ont la faculté de naviguer sans pouvoir être inquiétés par lui. Si un matelot quitte le navire sans la permission du patron et des autres compagnons, on doit l'attendre l'espace de deux flux et de deux reflux de la mer, et ensuite on peut partir. Si, lorsqu'un matelot sera ainsi sorti du navire, le vent devient favorable, trois hommes de l'équipage doivent se rendre à

(1) J'ai cru que le mot *Gautland* devoit être traduit par *Gothie*, qui est actuellement une province de la Suède. Il ne peut signifier l'île Gothlande, puisqu'elle est désignée ensuite, avec l'indication d'une pénalité différente.

(2) C'est la Prusse maritime : *Semmland provincia quam possident Prussi.* Ann. Sax. pag. 339.

spord, en annar ok þridi upp fra hönum, sva at hver megi heyra annars op ok ópe þrysuar ok gangi sídan til skips. En ef han kemr þa eigi þa megu þeir fara at orsekju ef han er á kristnu landi staddr. En ef han er á heidnu landi þa bídi þeir hans III sióar-fall ef þeim er haska laust firir heidnum mönnum.

Nú stendr madr eptir í bygdri öy þa leigi þeir honum far til megin landz med fe hans. En ef hann stendr eptir í óbygdri öy, þá skal leggia honum upp V nátta vist ok elldzfære, bat ok bolöxi ok huers dags skickiu. Nú stendr madr eptir en mötunautar hans bióda mann á lest hans ok hafa vid þat uatta, en styrimenn ok hásetar kvedazt eigi þurfa, þa frialsar þat fé hans vid styrimenn ok háseta hvat sem í hueriu verdr. Nú koma hermenn at þeim, ok kemr eitthuert hervapn innan bordz af ofridi ok uerda menn sárir af, eda drepnir, ok hafa þeir eigi mann bodit á lest hans er eptir-stod, þa hefir hann fyrigort huerium peníngi er hann átti þar í skipi. Nú fara menn frá skipi med allra rádi bædi styrimanna ok háseta ok kemr þá ofridr at þeim, þa hafi þó fé sitt þeir er fiarri varo staddir, ef hinir fa vart er a skipi varo eptir.

terre, et se placer à des intervalles, de manière que l'un soit à l'extrémité du petit pont du navire et ait un pied sur le rivage; le second et le troisième, chacun à une distance telle qu'ils puissent entendre la voix l'un de l'autre : dans cette position, ils donneront par trois fois à l'absent le signal du départ, et retourneront ensuite au navire. S'il ne revient pas à ce signal et qu'on soit en pays de chrétiens, l'équipage pourra partir. Si l'on est en pays sauvage, le retardataire devra être attendu l'espace de trois flux et de trois reflux de la mer, à moins toutefois que l'équipage n'ait à craindre quelque danger de la part de ce peuple sauvage (1).

Si l'homme reste dans une île habitée, les gens du pays sont tenus de lui fournir, moyennant un prix raisonnable, les moyens de transport. Si l'île est inhabitée, l'équipage devra laisser sur le rivage, pour l'usage de cet homme, des vivres pour cinq jours, des instrumens à allumer du feu, une chaloupe, une hache propre à couper du bois et un vêtement ordinaire. Si les associés de celui qui est sorti du navire offrent, en présence de témoins, d'y faire entrer, pour tenir sa place, un autre homme, que le patron et le reste de l'équipage refuseront d'accepter comme inutile, alors l'absent aura le droit de réclamer les marchandises qu'il avoit chargées, indemnes, quelque événement qui arrive dans la suite au navire. Si, des pirates attaquant le navire avec des armes, quelques gens de l'équipage sont blessés ou tués, l'absent pour lequel il n'auroit pas été offert de remplaçant perdra tout ce qu'il avoit sur le navire. Mais, lorsque, des hommes de l'équipage étant sortis du navire du consentement du patron et des autres, il survient une attaque de pirates, les effets des absens doivent leur être rendus entièrement, si le navire parvient à se sauver.

CAPITULI VIII.

Um kast ef menn hitta í storma.

Nú ef menn hitta í storma eda valk eda í þann vanda at þeir þurfu skip sitt at letta, þá skal öllum yfirburd fyrst kasta.

CHAPITRE VIII.

Du jet rendu nécessaire par survenance d'une tempête.

Si, par tempête ou tout autre accident, des navigateurs sont obligés de faire jet pour alléger le navire, on commencera par jeter les marchandises qui sont sur le pont.

(1) On a vu une disposition semblable dans le chapitre XV de la compilation rhodienne, t. I.er, page 246. On sent bien qu'en indiquant cette similitude je n'entends laisser supposer aucune probabilité d'emprunt.

Nú þarf meira firi bord bera, þá skal þvi kasta er þúngast er ok féminzt er, huer sem þann uarning á ef því ma ná. Ok skolu þeir allir er innanbords ero gialda þeim uerd firi er átti sua mikit sem þeir matto vid fa í þeim kaupstad sem þeir koma þá til, sva at allra þeirra verdi iammikill skadi af iamnu fé, fyri þvi at kast skal fara eptir fiarmagni en eigi at mannmergd eda lestatale.

S'il est nécessaire d'en jeter une plus grande quantité, on jettera ensuite les marchandises du plus grand poids et de moindre prix qu'il sera possible d'atteindre aisément, sans distinguer à qui elles peuvent appartenir. Le prix des choses jetées sera payé à leurs propriétaires par tous les chargeurs, suivant le prix qu'elles pourroient être vendues au premier port où l'on abordera, et cette contribution aura lieu de manière à être supportée également par chacun en proportion de ce qui lui appartient; car le jet doit être compté, non d'après le nombre des personnes ou des lastes de marchandises, mais d'après leur valeur (1).

En ef þeir koma med heilum búnka til kaupstadar, sva at þeir hafa engu kastat, þa skolu þeir sva ifirburd skipta at allir skolu iammikit af hafa, sua styrimenn sem hásetar, nema þat at þeir skolu halfa meiri leigu firi þá lest hafa en firir adrar er þar varo útt vegnar á skip sva margar sem þær uerda. En þat er ifirburdr er þá liggr eptir er huer hefir uegit sína lest fulla.

Si, le chargement étant sauvé sans qu'on ait été forcé de faire jet, on arrive au port de destination, le fret des marchandises placées sur le pont doit être partagé entre les passagers, le patron et les gens de l'équipage, en proportion égale, de manière toutefois que ce qui est dû pour cette partie du chargement soit du double plus fort que le fret des autres marchandises assignées à chacun dans le navire. On considère comme surcharge sur le pont du navire tout ce qui s'y trouvera excéder ce qui est attribué à chacun pour son port franc.

CAPITULI IX.

Ef skip lestist ok tharf af at bera farm.

Nú ef menn hitta í valk eda í þann uanda, at menn lesta skip sitt svá miök at farm þarf af at bera ok er þo bötandi, þa skolu hásetar allir bída hálfann mánad vikra daga.

En ef nokorer skiliazt fyrr vid skip en nu er melt, fir uttan rád eda loyfi styrimanz, þa er han sekr VIII ertogum ok XIII mörkum silfurs er fyrstr ryfr skipan, vid Konúng ok styrimann, en hinn hver annara mörk silfrs er sídar gengur af, þar til er þeir ero sua fámenner epter at skip er ófört fir lidlæysis sakir. En þeir ero engo secker er sídan gánga af.

CHAPITRE IX.

Du cas où le navire éprouve un dommage tel, qu'on soit obligé de le décharger.

Si les navigateurs éprouvent des accidens ou des dangers assez considérables pour qu'ils se trouvent dans la nécessité de décharger le navire, et que ce navire soit susceptible de réparations, tous les gens de l'équipage doivent attendre quatorze jours ouvrables.

Si quelques-uns d'entre eux abandonnent le navire à l'insu du patron ou nonobstant sa défense, le premier qui aura enfreint le contrat sera puni d'une amende de treize marcs et huit ortugues, dont moitié pour le roi et moitié pour le patron; chacun des autres, d'une amende d'un marc, jusqu'à ce que le nombre soit tellement diminué qu'il ne reste plus assez d'hommes pour le service du navire pendant la continuation du voyage : alors ceux qui le quitteront ne paieront point d'amende.

(1) Il n'est pas inutile de faire remarquer cette théorie, dont la règle se retrouve dans toutes nos législations modernes. C'étoit la même que celle des Rôles d'Oléron en France. On a vu, t. I.er, page 329, en quoi elle différoit du droit romain.

En ef skip brytr í spón ok ero þeir á fridu-lande, þá skilizt menn eigi fyr vid skip en reida er borgit, þeim sem þá má nazt ok sua skip ræ ok tré.

Si un navire est entièrement brisé, et qu'on soit en pays ami, l'équipage ne peut quitter le patron, que les agrès, les apparaux et le mât qu'on pourroit sauver n'aient été mis en lieu de sûreté.

Capituli X.

Hvat siglíngarmenn skulu höggva úr annars mörku.

Siglíngarmenn skulu eiki höggva í annors manns mörku nema til eldsnoytis ef vti bír um netursakir í sama stad nema hann nái hvarki kaupi ne orlofi ok gengr naudsin vid, þa höggvi medan han þarf ok böle markarspell landnamslaúst ef sa amalgar sem á eda hans umbodsmadr.

Chapitre X.

Du droit qu'on a de couper du bois dans la forêt d'autrui.

Si des navigateurs sont forcés de passer l'hiver en plein air, il ne leur est permis de prendre dans les forêts d'autrui que le bois nécessaire à leurs besoins journaliers ; néanmoins, si la nécessité les y contraint et qu'ils n'aient aucun moyen d'acheter du bois ou d'obtenir la permission du propriétaire pour en couper, ils pourront en prendre autant qu'il en faudra pour réparer le navire, sans crainte d'être tenus de payer d'amende pour violation de propriété, qui seroit réclamée par le propriétaire ou quelqu'un en son nom.

En ef á skipi bír, taki eigi meira en þeim uinzt sam-dögris nema sua sem fyr skil. En ef meira hvggr böte markarspell ok landname landsdrottne, nema hann lofi farargreida bot eigu þeir ok at höggva ef bilar at skipi eda sleda.

S'ils sont dans leur navire, ils ne pourront couper que ce qui est nécessaire pour le chauffage d'un jour, sauf le cas qui vient d'être prévu. S'ils en coupent davantage, ils seront passibles de l'amende pour violation de propriété, à moins qu'ils n'aient obtenu la permission du propriétaire. Mais ils pourront impunément couper tout ce qui sera nécessaire pour réparer le navire ou la chaloupe, s'ils en ont besoin (1).

Capituli XI.

Ef menn brióta skip sín ok tharf upp at setia.

Nú þarf skip up at setia skeri styrimadr bod up sva vída at þeir verdi ful abla up at setia ok utt þat skip, sekr hver halfum öyri silfrs Konúngi er eigi kemr til þess skips dratar. Hvervetna sem menn brióta skip sin ok þukiast eigi sialfir fá borgit ser, þa skeri þeim bod er nestir búa, sua morgum sem þeir þeckjazt þurfa innan þeirrar skipreidu med eykjum sínum þeir er því koma vid; skolu þeir hafa VI aura firi lest hveria sem þeir vinna upp; skolu þeir ok þar med hiálpa skipi

Chapitre XI.

Du navire tellement endommagé, qu'on soit obligé de le tirer à terre.

Lorsqu'un patron a besoin de faire tirer son navire à terre, il doit envoyer un avertissement pour appeler autant d'hommes qu'il est nécessaire pour cette opération. Celui qui, ayant reçu l'avertissement, se soustraira à cette obligation, sera puni d'une amende d'une demi-once. Les équipages naufragés qui se trouvent dans l'impossibilité de sauver leurs effets par eux-mêmes, peuvent requérir par message les habitans de l'arrondissement maritime, au nombre qu'ils jugeront nécessaire, pour qu'ils viennent avec leurs chevaux les aider, et leur paieront six ores par chaque laste d'objets qui auront été

(1) Ces dispositions se trouvent, mais avec moins de développemens, dans le Gulaþing de 1274, liv. VII, chap. XXII, dont je n'ai pas cru devoir recueillir le texte, parce que, dans le fait, il n'a que des rapports indirects avec le droit maritime.

ok reida. En hver sem eigi kemr eptir bodi, sekezt halfri mörk silfrs vid Konúng en hálfri vid skipbrotsmenn alla.

sauvés : cela est prescrit afin que les navires et leurs apparaux soient préservés de perte. Ceux qui, après avoir reçu l'avertissement, refuseront de prêter secours, paieront une amende d'un demi-marc, dont moitié pour le roi et moitié pour les naufragés (1).

Capituli XII.

Ef madr leigir eins punds far í skipi.

Ef madr leigir eins pundz far af háseta ok byggir hunn at lögum æ medan hann á eitt pund innan bordz þa á hin þat er leigdi. En ef madr leigir II punda far at háseta ok sua þo at fleiri se, þá á hann slikt at hafa af því hueriu sem af sín um pundum.

En ef háseti vil eigi fara þar sem hann tók ser fari, ok hefir hann ecki adr á skip borit, þá skal hann greida styrimanni slika leigu sem han skildi honum ok fari hann þángat sem hann hafdi fari tekit. En ef styrimadr ryfr skipan undir háseta þá skal han halda skíku upp vid háseta sem háseti átti vid styrimann ef hann hefdi rofit vid han. Nú tekur madr sér fare ok ber áhöfn sína á skip ok bera þær naudsyniar til med honum at honum er synn fearskadi í ef hann fer, þá fái han styrimanni háseta annan iamgodann í stad sinn ok iam mikla lest ok leigu. En ef han fær engan þa fari sealfr nema styrimadr löyfi honum afgöngu.

Chapitre XII.

De celui qui aura loué la portée d'un homme de l'équipage dans le navire.

Lorsqu'une personne a loué régulièrement d'un homme de l'équipage le droit de charger un *punds* (2), le locataire jouira de tout ce qui lui a été cédé, pourvu que le locateur possède le droit de charger un punds. Mais, lorsqu'on a loué le droit de charger deux ou plusieurs punds, le locateur aura droit d'exiger pour chacun un prix proportionnel à celui qu'il percevra pour les autres (3).

Si l'un des matelots, avant d'avoir placé ses marchandises sur le navire, renonce à son projet de faire le voyage convenu, il paiera au patron le fret promis, et n'en sera pas moins obligé de servir sur le navire jusqu'à sa destination. Si le patron change le voyage convenu, il sera tenu envers les matelots des mêmes obligations que ceux-ci envers lui. Si celui qui s'est loué, après avoir placé ses marchandises sur le navire, s'aperçoit qu'il éprouvera un dommage réel dans le cas où il seroit contraint de naviguer, il a droit de présenter en sa place au patron une autre personne également propre au service, et ayant une semblable quantité de marchandises à transporter pour le fret convenu. S'il ne peut en trouver, il sera obligé de faire le voyage, à moins qu'il n'obtienne du patron la permission de quitter le navire.

Capituli XIII.

Ef menn beriazt í kaupferdum.

Nú ef menn beriazt í kaupfærdum ok

Chapitre XIII.

Des querelles qui surviennent entre des navigateurs au cours du voyage.

Lorsqu'au cours d'un voyage maritime

(1) Cette disposition est presque littéralement conforme au chapitre XXIII du livre VII du Gulaþing de 1274, que j'ai recueilli page 23.

(2) J'ai cru devoir conserver le mot *punds*, sans pouvoir bien déterminer à quelle quantité il répond. Voir le Gulaþing de Norvége de 1274, édition de 1817, pages 522 et suivantes.

(3) Je crains de n'avoir pas bien compris cette disposition ; et pour mettre le lecteur à portée de juger ma traduction ou de mieux l'entendre, je vais présenter la traduction latine que j'ai reçue : *Si quis unius ponderis vecturam à naviculario ritè conduxerit, modò unius ponderis vecturæ potestatem habeat locans, erit talis vectura ejus qui eam conduxit; sin duorum vel plurium ponderum vecturam quis conduxerit, tantùm illi locatori ex fructu debetur quantùm ex cæteris vecturis recipit.* Au moins peut-on tirer de ce texte la conséquence, qu'un homme d'équipage pouvoit céder son droit de *portée ;* ce qui n'étoit pas admis partout, ainsi qu'on le voit par ce que j'ai dit, t. II, page 490, note 4.

sættast menn þar med styrimanz rádi ok háseta, þat á huergi at riúfa, en Noregs Konúngr á sök þá er vidliggr, ok söki sá Konúngs umbodzmadr sem þar hefir len sem þeir riúfa búlka ok þeir skipa af skipi.

Enn ef Noregsmenn beriazt eda gera adra óknitni þa er sekt liggr vid í Danmórku eda ödrum löndum, ok bæta þeim syslumönnúm er þar hafa len isir, þá ero þeir vseckir vid Noregs Konúng er þeir koma heim aptur, ok hafa þeir tvegga manna vitni at þeir bóttu þar sem þeir brutu ef þeir hafa vid otlenzka mann att. En ef Nordmenn beriazt sín imillúm böte Noregs Konúngi frid brot er þeir koma heim, þvi at a hans þegni uar vnnid ok sé þvi meir vid sundr þykt sín í millum.

des navigateurs se seront battus et ensuite se seront réconciliés par l'entremise du patron et des autres gens de l'équipage, il n'est pas permis d'enfreindre cette transaction ; mais l'amende pour le délit sera due au roi de Norvége, et pourra être exigée par celui qui exerce la juridiction en son nom dans le lieu où le navire fait son déchargement.

Si des Norvégiens, étant en Danemarck ou dans un autre lieu étranger, se battent ou commettent une action punissable envers un étranger, et en paient la satisfaction devant le procureur de ce pays, le roi de Norvége ne peut rien réclamer contre eux à leur retour, pourvu que deux témoins attestent qu'ils ont satisfait dans le lieu du délit. Mais, si la rixe a eu lieu entre deux Norvégiens, ils devront, à leur retour, payer l'amende pour violation de la paix du roi ; car le délit avoit été commis envers ses sujets, et toute discorde intestine doit être punie sévèrement.

CAPITULI XIV.

Um hafntöku ok lægi.

Sa a hófn en rór en sa lægi en fyrst kemr landfestum um festar hæl. En ef madr veitir manni hafnar rán þa sekizt huer þeirra mörk silfrs er a því skipi er iamt styrimadr sem háseti, þá sekt á halfa Konúngr en halfa þeir sem hafnar var neitt ok skipti at mann mergd.

En þat er hafnar ran ef madr hoggr festar mannz eda loysir ok bægir þeim or lægi sem adr lugú fir. Nú ero menn margir a skipi saman þeir er sidar koma ok búa eigi allir um eitt lyndi ok segia sumir sva, at eighi mundi vera at roet ef han rede ok sini vilia síns med eins eidi hver þeirra, ok se þa saklaúsir. En ef þeir uilia eigi gialda er hafnarrán ueittú, þa sók sem uitafé þar sem þeir riúfa bulka sin til upp skip anar.

CHAPITRE XIV.

De l'occupation d'une place dans un port ou un lieu de relâche.

Le droit d'occupation d'une place dans un port appartient à celui qui y est entré avec la rame; celui d'occuper un point de relâche, à celui qui le premier a attaché son câble à un poteau. Lorsque, sans droit, on chasse quelqu'un du port, les coupables de ce délit, tant le patron que les matelots, paieront chacun une amende d'un marc, dont moitié appartiendra au roi, et l'autre sera partagée également entre les personnes de l'équipage du navire chassé du port.

Il y a usurpation de port lorsque l'on coupe ou l'on détache les câbles du navire qui y étoit ancré, de manière à exclure du port ceux qui y étoient. Si les hommes du navire dernier arrivé sont divisés de sentimens, plusieurs affirmant que l'événement n'auroit pas eu lieu si les autres s'étoient conformés à leur volonté, et s'ils corroborent cette déclaration par leur serment, ils seront à l'abri de toute peine. Si ceux qui ont chassé un autre navire du port refusent de payer l'amende, ils seront poursuivis comme pour une dette liquide, dans le lieu du déchargement.

CAPITULI XV.

Um hafnar rán.

Þat er en hafnar rán ef men sigla í afkeris sæte í hofn ok sigla adrer eptir ok leggia sva ner þeim at eigi er sveifirum. Nú ræda hinir um er fyrri komo til hafnar oc bidja hina a brot leggia er sídar komo sua at skip þeirra fái svæivíngarrúm oc eigi liggi skip á stræingium þeirra. Nú uilia þeir eigi brott þá er þat hafnar rán, sva oc ef skip brytur undir þeim eda skolu þeir brott leggia er fyrre komo, þa liggr hír sect vid þetta hafnar rán sem vid hitt er fyr var sagt. En ef þeir brióta skip undir mönnum er sidar koma hvart sem þeir brióta í afkeris sæti eda landfestum, eda reida spell géra þa skolu þeir böta spell sem skinsamir menn meta oc öfundarbót ofan á VI aura silfurs. En ef þeir vilia eigí böta þá liggi sú hin sama sok vid sem fyr var skild.

CHAPITRE XV.

De l'usurpation de port.

Il y a encore usurpation de port, lorsqu'un navire faisant voile dans un port pour y jeter l'ancre, un autre le suit, qui place ses ancres si près, qu'il ôte au premier toute possibilité de faire des mouvemens; alors, sur la demande que les premiers arrivés feront aux derniers, à l'effet qu'ils se retirent un peu pour laisser à leur navire la faculté de faire la manœuvre et pour empêcher que leur navire ne porte sur leurs cordages, le refus de ces derniers sera de leur part une violation de port: de même, si le navire de ceux qui sont entrés les premiers est brisé, ou s'ils sont forcés de s'éloigner pour éviter ce malheur, cette usurpation de port sera punie de l'amende, comme dans le cas précédent. Si ceux qui étoient entrés les premiers brisent le navire des derniers arrivés, lequel étoit attaché par ses ancres ou fixé à un poteau, ou font quelque tort aux agrès, ils devront réparer l'un ou l'autre dommage d'après une estimation d'experts, et ils paieront en outre, pour ce délit de méchanceté, l'amende de six ores d'argent; s'ils s'y refusent, ils y seront contraints (1).

CAPITULI XVI.

Ef menn liggia víd afkeri.

Nú skal styrimadr báti ráda oc ef þeir liggia vid afkeri, þá lati flytia háseta til landz eitt sinni á dag oc útt aptur. En matsveyna þrysvor, eitt sinni at tak vatn en tysvar at matbúa. Sá skal bát festa er efstr gengr or. En bát festr skal fram taka at búlka brún þegar bát er heimt at skipi.

Nú ef brestr or byrdi eda barde, eda brestr rong eda vidia slitnar eda batsfestr, þá ábyrgist styrimadr bát sin oc fáe hásetom annan bát eda abyrgest alt þad er á er ef nokot kann á borde at bresta fyr

CHAPITRE XVI.

Du navire qui est à l'ancre.

Le patron aura seul droit de disposer de la chaloupe, lors même que le navire sera à l'ancre. Il fera tous les jours conduire une fois à terre et en ramener dans le navire les matelots; les cuisiniers iront trois fois à terre, une fois pour chercher de l'eau, et deux pour préparer la nourriture. Celui qui aura monté le dernier la chaloupe devra l'amarrer au navire; les câbles destinés à retenir la chaloupe, après qu'elle aura été amarrée au navire, seront attachés à l'extrémité du lieu où sont placées les marchandises.

S'il arrive quelque dommage à la chaloupe ou à sa couverture, ou si une antenne est brisée, si la chaîne se rompt, ce dommage devra être réparé par le patron, ou il devra fournir une autre chaloupe aux matelots; sinon il supportera toutes les suites de ce

(1) On trouve des règles analogues dans l'article 16 de la compilation d'Oléron.

bátleysis sakir. En ef knutr losnar gjalde sá bát er knút knytte ef eigi kemur aptr, eda fáe bát annan ef han vil eigi abyrgiast sem styrimadr.

En ef nokor tekr bát at úvilia styrimans þá skírskoti han ráni ahendur þeim vid II vatta, þá er hinn sekr halfri mörk silfurs vid styrimann. En ef nockor tekr bátt löyvislaust, oc rór brott sva lángt at leita þarf, þa er han sekr mörk silfrs vid styriman. Oc före jamn godan bát aptr sem han tok.

Enn ef nockot grandar monnum eda skipi fyr bat löysis sakir, medan batr er brotto, þá skal han böta VIII ertogum oc XIII mörkum silfrs, halft Konúngi en halft styrimanni. En ef í spon brytur bæti skada allann eptir því sem skyn samir menn meta. En ef skip er bótande þá láte sa bóta er báte róre brott oc gialde V merkr silfrs hálft Konúngi en halft styrimanni. En fyr hvernmann er tynizt fyr batlöysis saker giallde sá er báte rörer brott slíkt þegngildi ok slíkar frend bætúr, sem Konúngr leggr til med hinna beztu manna ráde er med honum erú.

qui pourra arriver de dommage au navire privé de chaloupe. Si le nœud qui attachoit la chaloupe au navire se détache, celui qui l'avoit attachée doit en payer le prix ou en fournir une autre; sinon il réparera tout le dommage qui pourra arriver de la même manière que le patron y auroit été tenu.

Si quelqu'un emmène la chaloupe sans la permission du patron, il pourra être cité en justice; et s'il est convaincu par deux témoins, il devra payer au patron une amende d'un demi-marc d'argent. Celui même qui prend la chaloupe sans permission du patron et l'emmène assez loin pour qu'on soit obligé de chercher après, sera tenu de payer au patron une amende d'un marc et de rendre la chaloupe en bon état (1).

De plus, si le manque de chaloupe occasione du dommage au navire et à l'équipage, l'amende sera de treize marcs d'argent et huit ortugues, dont moitié au roi et moitié au patron; s'il en résulte un naufrage, celui qui avoit enlevé la chaloupe devra payer tout le dommage d'après une appréciation par experts; si le navire est susceptible de réparations, il les fera à ses dépens, et en outre il paiera une amende de cinq marcs, dont moitié pour le roi et moitié pour le patron. Si le manque de chaloupe a été cause de la mort de quelqu'un, le délinquant paiera pour chaque personne l'amende due au roi par celui qui a tué un citoyen, et donnera en outre aux parens du mort l'indemnité fixée par le roi assisté de ses conseillers.

Capituli XVII.

Ef menn sigla med landi framm í sámfloti.

Nú ef menn sigla med landi framm í samfloti, þa skolu þeir uegia er ytri sigla, sva at eigi bæge þeim á land er inztir sigla. En ef men beita þrabeitíng oc sig bir hínn avedr þeim oc bægir honum ad bergi eda boda, eda ad nesi oc lestir han skip sitt fyri þá sök eda brytr í spón, þá bæti þeir spell er honum begdu af leid, sva sem skinsamer menn meta oc ofundarbót ofaná VI aura silfrs. En ef menn beita þrabeitíng oc ber þá at bodom er a

Chapitre XVII.

Du cas où plusieurs navires côtoient ensemble le rivage.

Si plusieurs navires voyagent ensemble près du rivage, les plus éloignés de la terre doivent se tenir à l'écart, pour empêcher que les plus proches de la côte n'y échouent. Si, lorsqu'un navire présente obliquement ses voiles au vent, celui qui navigue à côté le chasse sur les rochers du rivage, ou sur les flots soulevés près des rochers, ou sur une terre qui s'avance dans la mer, de manière que ce navire éprouve un dommage, ou même soit totalement brisé, il sera tenu de réparer le tort éprouvé par le navire ainsi détourné de sa voie directe, et pour ce délit

(1) On trouve des dispositions analogues dans les articles 7 du statut de Hambourg de 1270 et 9 de celui de Lubeck de 1299. Voir tome II, page 497, note 2.

le sigla, oc vil hann heldr á þá sigla en í boda brióta. Nú ef skip brotnar eda reidi slitnar þeim er avedur sigldu oc eigi villdu vegia, þá koma þar engar bötur fyr, því at þeim er öllum naudsín.

malicieux il paiera une amende de six ores d'argent. Lorsque des hommes naviguant contre le vent sont poussés sur un bas-fond et se jettent sur d'autres navires pour ne pas se briser contre les rochers, s'il en résulte qu'un navire qui, à côté d'eux, naviguoit en sens opposé et n'a pas voulu s'écarter, soit brisé, ou que ses agrès soient endommagés, il ne sera dû aucune réparation; car la nécessité est une cause d'excuse (1).

Nú sigla menn til mjórra sunda med þa scolu þeir sigling minka er sídar fara, þar hver sem stadin er sva àt engom standi fartalmi af, minka skal sigling med halsan ok hefla skurd, oc helldr nidr leggia en á adra sigla.

Si plusieurs navires naviguant ensemble sont portés vers des passages étroits, ceux qui marchent les derniers doivent serrer leurs voiles au lieu où chacun d'eux se trouve, de peur que l'un n'arrête la marche de l'autre; car il vaut mieux resserrer ses voiles en les repliant, en les abaissant par des cordages, et même en les amenant tout-à-fait, que de s'exposer à briser les autres navires.

CAPITULI XVIII.

Ef menn sigla a menn.

Nú ef men sigla á adra naudsynialaust, hvart sem þeir sigla til sunda, eda sigla med hafi eda med landi, oc géra þeir mönnúm spelvirki, þá skal böta fyri skuzstafn ef brotnar fyri ofan refnis skor II aura silfrs. En fyri framstafn IV ertogar silfrs, en í andfongum brotnar fyr ofan sió. En ef stafn brestr oc rennr siór inn, gialldi mörk silfrs. En ef hiálmur brotnar eda styri um hiálmur völ eda blad af styri, böte öyre silfrs fyr hvert þessara. En ef styri brestr sundr í midju, böte II mörkum silfrs oc sva ef járn brestr af. En sax brotnar, böte II ertog oc svá fyr als hvern oc sva II ertog ef bord brestr. En fyr ródrarhúf II aura silfrs en fyr megin húf halfa mörk silfurs. Ertogh fyr kné hvért oc krafta hvern oc kló hveria. En ef rá brestr í aktanmum eda fyr uttan eda innan gjalldi II aura silfurs; en ef rá brestr í dragreipum gialdi halfa mörk silfr, enn ef tré brestr eda brotnar gialdi mórk silfrs,

CHAPITRE XVIII.

De l'abordage d'un navire contre un autre.

Lorsque sans nécessité (2) un navire heurte contre un autre, soit dans un détroit, soit sur le rivage, soit en pleine mer, et lui cause ainsi quelque dommage, si le navire est brisé dans sa partie supérieure, l'auteur du délit paiera deux ores d'argent; si la proue est brisée dans sa partie inférieure qui reçoit l'eau, la peine sera de quatre ortugues. Lorsque l'extrémité de la proue ou de la poupe est brisée d'une manière telle que l'eau pénètre dans le navire, la peine de ce dommage sera d'un marc d'argent. Si l'on endommage l'extrémité du gouvernail, ou le gouvernail, ou le timon qui sert à le diriger, ou l'aviron, on paiera une ore d'argent pour prix du dommage fait à chacun de ces apparaux. Si le gouvernail est brisé en deux par le milieu, l'amende sera de deux marcs; et la même peine aura lieu contre celui qui brisera les ferremens des ustensiles du gouvernail. Si l'on brise le rebord de la proue, ou quelques-uns de ses ais inférieurs, ou quelques ais des flancs du navire, l'amende sera de deux ortugues; la fracture des petites pièces de bois propres à ramer donnera lieu à une amende de deux ores; celle des fortes pièces servant à former le plancher du

(1) On sait que des principes semblables se trouvent dans le Digeste, liv. IX, tit. II, *Ad legem Aquiliam*, fr. 29.

(2) Ce chapitre n'est que la pénalité graduée d'un délit qui existe, chaque fois que la nécessité n'a pas excusé comme au chapitre précédent. Voir la note 1 de la page suivante.

en ef hialpreip brestr, gialdi II ertogar, en fyr asdreng ertog, en fyrir skaut oc aktauma oc as II ertogar, silfrs fyr hvert þeirra, nema ás se uti oc ekid segli, þá skal giallda oyri silfrs fyr hvert þeirra. En fyr höfudbendu hveria II ertogar. En fyr stæding öyre silfrs, en fyr dragreip II aura sva oc fyr stag, en fyr smareip hvert er í segli er ertog silfurs sva oc fyr klo hveria sva fyr ár hverja en fyr fork hulf ertog en fyr bryggiu II ertogar. Enn ef madr siglir á annann oc brytur skip hans sva at eigi er bötonde bæte skip sem menn meta oc sva farm allan er á er oc öfundarbót á ofan VI aura silfrs hverjum er á er ef hann braut med vild sinni en ef vada verk var, þa sanne med eydum ok falli nidr öfundarbót. En þat ero II aurar silfrs er hver á at taka er fyr ásigling verdr. Engi skal á annan heldr róa en sigla, en ef rör, þá liggi sama sekt vid sem adr var sögd.

Nú er talt um ásiglíngar allar oc böte þo at heilu hvert, en sektir er vid ásigling liggia, þá hafi halfa hvarer styremenn oc hásetar.

navire, un demi-marc d'argent....... (1) Si un navire faisant voile en aborde un autre et l'endommage tellement que la réparation en soit impossible, l'auteur de cet abordage paiera le prix d'estimation du navire, et en outre la valeur des marchandises chargées; et si l'abordage a été fait méchamment, une amende de six ores à chacun de ceux qui montoient le navire endommagé. Mais, si l'abordage a eu lieu sans préméditation, cette amende ne sera pas due; on paiera seulement deux ores d'argent à chacun de ceux qui auront souffert. Il importe peu que le navire qui en a brisé un autre allât à la voile ou à la rame; celui qui, en allant à la rame, a causé les torts énoncés ci-dessus, doit subir la même peine que si son navire eût été à la voile.

Telles sont les règles sur tous les torts que l'abordage peut causer aux navires; les amendes seront attribuées pour moitié au patron et pour moitié à l'équipage.

Capituli XIX.

Ef menn leggia or lægi oc letr eptir bryggiu vera.

Nú ef madr leggr or læge oc letr eptir bryggiu vera þa á sa lægi er bryggiu lagde

Chapitre XIX.

De ceux qui quittent une station en y laissant leur petit pont.

Les navigateurs qui, sortant d'une station, y laissent le petit pont [communiquant

(1) Il m'étoit impossible de traduire ce qui concerne les dommages que peut éprouver chaque partie ou chaque agrès d'un navire, sans avoir sur l'ancienne marine des Norvégiens des connoissances telles, que j'eusse pu trouver dans notre langue l'équivalent exact des mots dont le législateur s'est servi. La traduction latine de M. Einersen, que M. Schlegel m'a envoyée avec le texte, n'étoit pas même suffisante pour me diriger dans ces détails techniques. Cependant, pour laisser le moins possible à désirer, je vais donner cette traduction : *Pro fulcro quovis transtrorum subscude et ungue quocumque, una ertoga detur. Si antenna ubi funis, vela huc et illuc transferens, trajicitur, vel intra sive extra hunc locum perfringitur, duæ oræ solventur; quòd si circa funem tractorium perfringitur, marcâ argenti dimidiâ plectetur. Si malus navis fracturam patitur sive perfringitur, una marca argenti solvenda est; si funis adjutorius rumpitur, duæ ertogæ solventur; pro quocumque autem fune perticam navis alligante una ertoga; pro sinu verò et fune vela hinc et inde transferente, duæ ertogæ dabuntur, et eadem pœna, ipsius pertica si frangitur, præstanda, nisi pertica emissa sit et sinus veli obliquatus; nam eo casu pro singulis his armamentis uncia argenti solvenda est. Pro reste quacumque malum sustinente qui cacumini ejus affixus est, si rumpitur, duæ unciæ solvendæ sunt; pro fune autem qui à cacumine mali ad latus navis demittitur ora argenti solvetur; pro fune tractorio si rumpitur, duæ oræ luentur; eâdem quoque mulctâ funiculus à cacumine mali extremitati proræ (vel puppis) adstrictus, si rumpitur, reparabitur. Pro funiculo quoque minore rupto qui velificando adhibetur, una ertoga solvetur, et itidem una ertoga pro pede veli et remo dabitur; pro furca, dimidia ertoga, et pro ponticulo, duæ ertogæ dandæ sunt.*

eptir þegar hann kemr til. En ef menn leggia samflot sitt sín í millum at farmanna lögum, þá skal engi frá ödrum sigla lengra naudsynialaust en siá megi as á bordi, en ef þeir sigla lengra gialde hver þeirra mörk silfrs þeim er frá var siglt, jamt styrimenn sem hásetar. En þær eru naudsyniar ef skipsháske liggr vid fjörs eda fjár. En ef þessar naudsiniar liggia vid, þá má sektarlaust frá sigla ef hinir vilia þess sveria er í samflote varo med þeim. En ef engi ero adrer til þá sanne síalfir sögu sina med VI eidi oc se sygnir saka. En ef eidr fellzt bæte sem adur er sagt. En bæarmanna-log skolu vera a fiskinesi hverju oc í fildfiski oc í kaup færum öllum.

du navire avec la terre], conservent leur droit à cette station. Si plusieurs patrons ont fait, suivant les lois maritimes, la convention de voyager de conserve, nul ne peut, sans nécessité, s'écarter des autres si loin que sa vergue ne puisse plus être vue de leur bord, sous peine de leur payer un marc d'argent. Il y a nécessité lorsqu'on court risque de périr ou de perdre le chargement; alors on est excusé de s'être écarté de la conserve, pourvu que les autres équipages l'affirment par serment. S'il n'y avoit qu'un seul navire dans ce cas, l'équipage se justifiera par l'affirmation de six hommes, à défaut de quoi il devra payer l'amende ci-dessus déterminée. Les règles sur la pêche et sur les expéditions auxquelles elle donne occasion, se trouvent dans les lois de chaque lieu où on se livre à cette industrie.

CAPITULI XX.

Ef menn draga afkéri upp.

Nú draga men upp afkéri med sínu afkéri oc er hvarke í strengr né vakmidi þá eigu styrimenn halft en hásetar hálft, nema nockr madr kenni oc kalli sér oc njóti til II vitnis oc löysi sidan utt af þeim er fundu med halfvirdi ef vitna er notid. Lysa skal fyndi hverjum samdögris ef menn liggia vid land bygt; en ef eigi er lyst, þá má þjófs-sók á géfa er a. En ef madr dregur upp afkéri med sokn eda kafast til, oc kemr reipi í ring þá hafe han hina sæmu laust af þeim sem átti sem adr var sögd. En ef eigandi kemr eigi til oc eigi hans umbodsmadr þá eignast þeir afkéri er uppdrógu.

CHAPITRE XX.

De celui qui enlève l'ancre d'autrui.

Lorsqu'un navire tire de la mer une ancre accrochée à la sienne et à laquelle n'étoit attaché aucun câble, ni signe surnageant, la moitié appartiendra au patron et l'autre à l'équipage, à moins que le propriétaire ne puisse établir ses droits par deux témoins; car, au moyen de cette preuve, il peut la revendiquer contre celui qui l'a trouvée, en payant la moitié de sa valeur. La chose trouvée doit être proclamée le jour même, si le pays est habité; faute de quoi le propriétaire pourra poursuivre l'inventeur comme coupable de vol. Si une ancre à laquelle n'est attaché ni câble, ni signe surnageant, est enlevée par un autre navire au moyen d'un cordage passé dans l'anneau, le propriétaire pourra la racheter pour le prix fixé ci-dessus. Mais, si le propriétaire ou son représentant ne prouve pas son droit, l'ancre appartiendra à ceux qui l'ont tirée dans leur navire (1).

CAPITULI XXI.

Ef menn leggia felag saman.

Nú leggia menn felag sith saman, þar skolu vattar viduera, þat felag má auka

CHAPITRE XXI.

Des navigateurs qui s'associent.

Lorsque des navigateurs forment une société, ils doivent contracter en présence de

(1) On a vu des dispositions semblables, art. 44 des Rôles d'Oléron, t. I.er, page 350 de ma collection.

vid engan man nema beggia se vili til. En ef hann öykr þá skal sá er fyrry lagdi taka mörk silfurs af uskiptu, oc eigi skal han lengra færa naudsynialaust en skilt var nema han abyrgist at hver vetna oc eigi skal han þat félag hoggva brot né lióstа ne legordzsaker af gialda oc engar adrar orskulldir eda afnoytzlur nema beggia sé vile til. En þá er þeir skipta felagi sinu, þá leggi hann framm þat sem han vil oc segi svá: at hér er allur bædi avöxtur og instödu öyrir allr sa er vit eigum bader saman oc sveiri sídan þar at eineidi oc slikan klædnat skal han hafa er þeir skipta felagi sínu sem var er þeir logdu saman oc eigi verri. Nú leggia menn hjáfélag, þá skal sá er vidr tekr klædast af sínu fé oc fædast, oc ecki af hans, er hiáfélag lagdi til hans, nema skipleigu oc uppburd oc útburd fyr þat er í hjáfélag var lagt, en þat skal han ábyrgjast sem sitt fé. En hálfan avöxt skal hver hafa, en hinn instödu öyri sinn fyrst af er félag lagde, nú skilja þeir epter sem þeir verda ásátter hvert han skal fara med, en ef han flytur eda færir annan stad, þá ábyrgist han med hvervetna. En ef þeir hitta í harda kaupstefnu, oc fær han eigi sva selt, sem virdt var í hendur honum, þá skal hann færa heim oc fá þeim fé sitt er átti, en ef han sel údírra, þá skal þat þess skade er med fer, en eigi hins er á.

témoins. Il ne sera ensuite permis d'admettre d'autres associés qu'avec le consentement de tous. S'il en est admis sans ce consentement, le premier associé prélève un marc sur le capital commun, et personne ne doit, sans nécessité, aller ailleurs qu'au lieu qui a été désigné par la convention sociale, sous peine par lui de supporter toute la perte qui pourra en résulter. Aucun des associés ne pourra diminuer le fonds commun, ni lui occasioner aucun tort, quel qu'il soit. Il ne pourra aussi le grever des amendes qu'il encourroit pour délits charnels, ni pour d'autres délits, ni pour des dépenses abusives, de quelque sorte qu'elles puissent être, sans le consentement des autres. Lorsqu'il s'agira de partager le fonds social, celui qui a formé la société exhibera autant de marchandises qu'il voudra, en disant : « Voici tout le gain et le capital qui nous appartient » ; il devra affirmer cette déclaration, et se présenter vêtu des mêmes habillemens qu'il avoit au moment où la convention de société a été faite. Lorsque des objets sont confiés à quelqu'un pour faire une négociation (1), celui qui reçoit une telle commission doit se nourrir et s'habiller à ses propres frais, et ne peut grever les choses qui lui ont été confiées d'autres charges que celles du fret et des frais de chargement et de déchargement du navire. Il devra prendre soin des choses comme des siennes propres : le profit devra être partagé entre les associés, après qu'on aura d'abord prélevé le capital en faveur de celui qui l'a fourni. Si, après qu'il a été convenu du lieu où les marchandises seroient transportées, le gérant les porte ailleurs, il courra tous les risques. Si les événemens ne sont pas favorables à la spéculation, de manière que les marchandises ne puissent pas être vendues aussi cher qu'elles ont été estimées lorsque le propriétaire les a confiées, la perte sera pour celui à qui elles ont été confiées, et non pour le propriétaire.

CAPITULI XXII.

Ef menn verja bader sinu gótsi.

Nú leggia men felag sitt saman oc verja bader or einum sjód, oc bera fött sín á

CHAPITRE XXII.

Des cas où plusieurs font une navigation en commun.

Lorsque deux personnes s'associant ont confié leurs choses à la même personne, si

(1) J'ai déjà eu occasion de faire remarquer, t. II, page 483, note 1, que ce genre de négociation, dont le Consulat constate l'usage ancien dans la Méditerranée, n'étoit pas moins anciennement connu dans le commerce maritime du Nord et de la Baltique.

skip oc fara nú þangat sem þeir hafa sér ſan tekit. Nú leggst annarhvar siúkr oc gerazt hætter vid dauda, þá skal félage hanns ganga til styrimanns oc til háseta bidja þá koma til henns siúka. Þá skal hann segia til feár sins oc al félags þeirra. Nú ef hann andast sídann, þá skolu þessir vera vitnis menn er varo vid ef nockor mistrygd verdr á oc skal fé þat virda er at lande kemr oc sá med virdu tak er þá fer med oc veri framleidis sér til avaxtar, en han flyti instódú oyri til rets arfa eda hans umbodsmanns. En ef hann kemr eigi þeim mönnum vid er fé virdu þá auki han vitni sín med þeim mönnum er þangat fara sem arfi sitr. Nú andazt félagi hans sídan bulki er bundin oc adur en þeir sé a ferd komnir, þá skal hann setia mann á lest hans, þan er bædi halde upp austri oc ródri, tialldan oc öllum kostnadi af fé hins dauda, en ecki á hann fleyra af at hafa nema erfingi vili géfit hafa.

ensuite, après que leurs hardes ont été chargées sur le navire, elles se rendent au lieu pour lequel elles avoient stipulé le transport, et que l'une d'elles tombe si gravement malade qu'il y ait à craindre pour ses jours, l'autre associé requerra le patron et les autres chargeurs de se rendre auprès du malade à l'effet de recevoir sa déclaration sur ce qui concerne leur association. Après la mort de l'associé, ils rendront témoignage de ce qu'ils auront entendu. S'il y a quelque soupçon de mauvaise foi, au premier lieu où le navire abordera, les marchandises, dûment estimées, seront remises à une personne chargée d'en prendre soin, qui aura ensuite le profit pour elle, et devra remettre le capital à l'héritier légitime du défunt ou à son mandataire. S'il ne peut produire le témoignage de tous ceux qui ont estimé les marchandises, on joindra aux témoins ceux qui ont accompagné le navire jusqu'à la demeure de l'héritier. Si l'un des associés, même après le chargement du navire, meurt avant la mise à la voile, son associé devra fournir pour prendre soin du chargement un autre homme capable de travailler au navire, d'épuiser l'eau, de ramer, de tendre les couvertures; tout cela sera aux dépens des biens du défunt : mais il ne pourra imputer aucune autre dépense sur ces biens, si l'héritier n'y consent (1).

Capituli XXIII.

Um vardhald á skipi.

Nú eru þeir a ferd komner oc þurfu þeir vardhalds oc varygdar eigi sídr um netr en um daga, þá skulu þeir bergvörd hefia í stafni frammi oc skal fara aptur á stjórnborda; en festi oc festarvörd skal hefja af siglu utt á stjórnborda oc fara aptur eptir skipi.

Chapitre XXIII.

De la surveillance dans le navire.

Si, dans un voyage maritime, il est nécessaire de monter la garde tant de jour que de nuit, la vigie placée sur la proue pour examiner les rochers se promenera du côté gauche vers la proue : l'inspection des cordages qui partent du côté du navire jusqu'au mât aura lieu de la pièce de bois qui affermit le mât sur le côté droit du navire en allant vers la poupe (2).

(1) On trouve des dispositions semblables dans le chap. CCXXVI du Consulat de la mer [261 des éditions ordinaires]. Voir, t. II, page 269 de ma collection. On sent très-bien qu'en faisant cette observation je n'ai pas l'intention d'en conclure que l'une des législations ait emprunté à l'autre. Il est probable que le Consulat n'étoit pas encore rédigé en 1274; et, l'eût-il été, il existoit encore peu de relations commerciales (si tant est qu'il en existât) entre la Norvége et le midi de l'Europe, baigné par la Méditerranée.

(2) Il faudroit avoir une parfaite connoissance de la forme et de la distribution intérieure des navires norvégiens au XIII.e siècle et même avant pour être sûr de l'exactitude de la traduction; mais, lors même que je me serois trompé, le sens et l'objet de ces dispositions sont faciles à saisir.

Hafnar austr skal hefja aptur á búlkabrún á bakborda oc fara framm eptir skipi. Siglingar austr oc rávördr á ad hefjast vid siglu á bakborda oc fara framm eptir skipi.

Þaú embætti eru nú töld at bæarmanna lögum er vera eigu ó hverju skipi; en huert er þeirra löglegt er sessum má telia eda ahöfnum skipa.

Celui qui est chargé de faire évacuer l'eau que fait le navire, à cause de la cargaison, commencera et suivra à l'écoutille qui est au côté gauche, en allant du point où le pilote est assis au gouvernail, jusque vers la proue. Le travail de celui qui est chargé de faire évacuer l'eau que la mer lance dans le navire pendant la navigation, ainsi que l'inspection des antennes, se fera à commencer du mât et s'étendra à tout le côté gauche du navire jusqu'à la proue.

Telles sont les fonctions qui, d'après les lois des villes, doivent être remplies dans chaque navire d'une grandeur légale; on regarde comme tel le navire qui a deux traverses entre chaque rang de bancs de rameurs, ou qui est muni de tout ce qui est nécessaire pour recevoir un chargement (1).

(1) Cette dernière disposition laisse suffisamment entendre que ce chapitre est le dernier qui concerne le droit maritime. Je n'ai pas cru devoir recueillir le chapitre XXIV, qui est tout-à-fait étranger à ce droit. L'objet de ce chapitre, qui termine le statut, est de déterminer comment les amendes prononcées dans les différentes circonstances qui y donnent lieu doivent être, soit réservées au roi seul, soit partagées entre le roi et la ville, soit attribuées au percepteur du roi.

CHAPITRE XVI.

Droit maritime de l'Islande.

L'ISLANDE est de toutes les parties de l'Europe septentrionale la plus remarquable par sa civilisation, sa littérature et ses lois pendant le moyen âge.

Il ne paroît pas que les anciens, qui ont eu à peine quelques notions confuses sur le continent de la Scandinavie et sur les îles de la mer Baltique, l'aient connue. On peut, sans être accusé de pyrrhonisme, douter que cette île soit l'*Ultima Thule* dont ils ont parlé, et croire que ni les Phéniciens ni Pythéas n'y ont abordé.

Ce dernier, il est vrai, a désigné sous le nom de Thulé un pays qui, par les observations astronomiques qui s'y rapportent, sembleroit être l'Islande : mais il ne dit point qu'il l'ait visité; et ce navigateur, s'il a réellement fait les voyages qu'il s'attribue, ce que je crois, ou, selon d'autres écrivains, les navigateurs dont les relations lui ont servi de guide, ont pu, soit sur la côte la plus avancée du Jutland, soit même au midi de la Norvége, ou enfin dans l'Écosse ou l'Irlande, apprendre quelque chose sur l'Islande par des pêcheurs du pays qui fréquentoient cette île.

Des causes qu'il est difficile d'éclaircir, et sur lesquelles même on ne trouve rien de précis dans les sagas du Nord, avoient tellement fait oublier l'Islande, même dans les pays qui étoient à portée d'y naviguer, que l'on considéra comme une sorte de découverte le voyage que le Norvégien Nadodd y fit dans la seconde moitié du IX.ᵉ siècle (1).

L'île étoit déserte; on y trouva cependant la preuve que des Irlandais l'avoient habitée, ou qu'ils y avoient abordé.

Mais un de ces événemens qui sont féconds en résultats donna bientôt à l'Islande une population, une civilisation et des lois. Lorsque le roi Harald aux beaux cheveux se fut rendu maître de toute la Norvége, beaucoup de petits princes et de seigneurs qui s'en partageoient précédemment la souveraineté, ne voulant pas subir l'humiliation d'une position subordonnée, et même un grand nombre de familles distinguées par leur puissance et par une civilisation assez avancée, passèrent dans l'Islande. Cette émigration fut si considérable, malgré les obstacles que les rois y apportoient en exigeant

(1) *Heims-Kringla*, t. I.ᵉʳ, pag. 2 et 96.

un tribut de ceux qui vouloient quitter leur patrie, qu'en moins de soixante ans l'île fut couverte d'une grande population.

Les émigrés norvégiens y portèrent leurs coutumes. Les grands et les riches avoient été suivis non-seulement de leurs esclaves, mais d'une multitude d'habitans attachés à eux comme cliens ou serviteurs; ils donnèrent aux uns la liberté, aux autres des concessions de terres, à la condition de reconnoître leur juridiction et de les accompagner lorsqu'ils seroient obligés de prendre les armes. Il en résulta une patrimonialité de juridiction et une vassalité presque semblables à celles que des causes peut-être moins faciles à justifier avoient introduites dans d'autres pays.

Mais ces chefs locaux, juges suprêmes de tous ceux qui s'étoient soumis à leur autorité, n'avoient ni droit commun, ni pouvoir central qui pût les accorder lorsqu'ils étoient divisés entre eux. La force, le recours aux armes, terminoient seuls leurs contestations s'ils n'avoient pas la sagesse de s'accorder ou de s'en remettre à des arbitres, et l'Islande étoit sans cesse menacée de guerres civiles. Un citoyen dont le nom méritoit de passer à la postérité, Uffliot, proposa et fit adopter le projet d'établir une législation générale, et des comices annuels où l'on s'occuperoit du soin de perfectionner les lois et de rendre la justice.

Vers l'an 925 il passa, du consentement de ses concitoyens, en Norvége, et, dans une résidence de trois ans, il s'instruisit de la législation de ce pays très-civilisé. Formé par les leçons de Torleif, surnommé *Spak* [le Sage], il donna à l'Islande un code adopté en 928, et qui, à travers de longues agitations du pays, conserva long-temps un grand crédit sous le nom de *loi d'Uffliot.* Une des principales institutions fut celle d'un grand juge [Lögsögomaþr], sous la présidence duquel les principaux du pays faisoient des lois. Pour prix de ses conseils et de ses services, Uffliot fut revêtu de cette dignité.

Le code dont il est auteur ne paroît pas avoir été écrit; pendant long-temps il se conserva par la tradition au moyen de l'usage, emprunté à la Norvége, de réciter et d'expliquer les lois dans chaque assemblée du peuple en comices [alþing] (1).

Des dispositions nées de nouveaux besoins, et surtout l'introduction du christianisme, qui eut lieu en l'an 1000, ayant apporté beaucoup de modifications au code d'Uffliot, on en fit une révision et une rédaction écrite en 1117; déjà, à ce qu'il paroît, le droit d'Uffliot avoit cessé de porter le nom de son auteur. Le Nials-saga, qui contient un si grand nombre de détails de procédure, qu'on seroit tenté de croire que l'écrivain a voulu faire une histoire ou un roman destiné à exposer les institutions civiles et politiques de sa patrie, ne désigne ce droit que par les noms *jus civile, lex comitialis;* cependant Aria, qui vivoit à l'époque de la révision de 1117, puisque né

(1) *All* signifie *tout*, et þing veut dire *assemblée*.

en 1068 il est mort en 1148, en citant l'ancien droit, se sert des expressions *quæ tum lex Uffioti dicebatur.*

La révision générale et la rédaction écrite de 1117 sont dus au grand-juge Haflith Mauri, et le code porta son nom (Grágás, t. I.er, page 7).

On ne connoît point de révision et de rédaction postérieures à cette époque, quoique plusieurs lois générales, et de nature à modifier le code ou à y suppléer, aient été faites dans les comices pendant plus d'un siècle et demi qui s'écoula jusqu'à la réunion de l'Islande à la Norvége.

Mais le code d'Uffliot et celui d'Haflith qui le remplaça contenoient une institution importante pour le complément et l'amélioration progressive de la législation civile d'Islande, que je ne saurois passer sous silence; ils attribuoient aux grands-juges le droit de suppléer au silence de la loi par des édits promulgués pour tout le temps de leur magistrature.

En effet, une nation qui s'avance dans la civilisation, où des besoins et des rapports nouveaux créent des transactions ou des matières de contestation jusqu'alors inconnues, ne sauroit tout prévoir dans les lois générales délibérées par l'assemblée du peuple : il est bon que l'expérience prépare les lois et les juge, avant qu'elles acquièrent un caractère d'irrévocabilité. Le droit de faire des édits, conféré aux magistrats, n'avoit en Islande, pas plus qu'à Rome, d'où l'on diroit qu'il avoit été emprunté, aucun danger pour la liberté publique, puisque les fonctions des grands-juges étoient électives et temporaires. Il étoit entouré de garanties qui laissoient peu d'occasions aux abus : le grand-juge devoit promulguer son édit; chacun savoit dès-lors la loi qui le régiroit : cet édit ne pouvoit changer la loi, mais y suppléer.

On porta plus loin les précautions : lorsqu'il s'agitoit devant un tribunal une question sur laquelle ni le code ni l'édit en vigueur n'avoient statué, tous les juges de l'arrondissement, accompagnés d'assesseurs choisis, étoient convoqués; la cause étoit plaidée devant eux; la décision étoit prononcée solennellement, et par la suite on devoit s'y conformer, jusqu'à ce qu'un acte législatif eût statué autrement.

Si nous ne possédons point de recueil chronologique de tous les documens dont fut composé le corps de l'ancien droit d'Islande, le temps du moins a épargné un ouvrage dans lequel ils sont fondus ensemble et réunis avec assez de méthode : c'est le Grágás, cité par un grand nombre d'écrivains, dont quelques-uns même avoient transcrit des fragmens, et auquel beaucoup de sagas islandaises historiques et même romanesques faisoient tellement allusion, qu'on ne peut les comprendre si l'on n'a pas cet ouvrage sous les yeux.

Après une longue attente, nous en possédons une édition qui a été publiée en 1828, en deux volumes in-4.° Le premier est précédé d'une dissertation de M. Schlegel sur l'ancien droit islandais, écrite en latin, véritable chef-d'œuvre de science historique et de sage et lumineuse critique.



Le nom de Grágás n'est ni celui du rédacteur ni celui du lieu de la rédaction de l'ouvrage ainsi désigné; il paroît même n'avoir été employé que longtemps après que le vieux droit qu'il constate eut cessé d'être en usage. Le plus ancien écrit dans lequel on trouve cette dénomination employée est le *Specimen lexici runnici*, publié en 1650 par Olaüs Wormius. On la trouve encore dans les notes inédites de Biorn de Sckardsa, mort en 1665, ainsi que M. Werlauff, bibliothécaire du roi de Danemarck, l'a appris à M. Schlegel. Mais dans les écrits antérieurs, notamment dans l'ouvrage d'Arngrim Jon, intitulé *Crymogœa*, imprimé à Hambourg en 1609, l'ancien droit islandais est désigné par les expressions *codex legum antiquus*, *jus vetus*, *generalis juris corpus*, *codex legum*, ou par les titres que porte chaque division. C'est également ainsi que ce même droit est désigné dans le Nials-saga.

M. Schlegel, dans sa savante dissertation latine, croit cependant que Biorn n'a pas arbitrairement inventé cette dénomination, et qu'avant lui elle étoit usitée pour distinguer le vieux droit, des codes d'Hacon et de Magnus, qui l'avoient remplacé.

Cette opinion est très-probable; car pourquoi Biorn auroit-il, de son chef, choisi un titre aussi bizarre (*Grágás* signifie *oie grise*)? Comme tout porte à croire que c'est une dénomination vulgaire, elle pourroit s'expliquer par l'opinion que les oies grises parviennent à une extrême vieillesse.

M. Magnussen, garde des archives royales de Copenhague, a fait à la dissertation de M. Schlegel une courte addition, que ce dernier a traduite en latin, dans laquelle il est établi que le nom de *Grágás* fut probablement donné à cet ouvrage, parce qu'il étoit écrit avec des plumes d'oie grise, considérées comme les meilleures pour l'écriture. La question ne me paroît pas assez importante pour que j'essaie de la résoudre. J'ai dû cependant m'arrêter quelques instans à l'étymologie, parce que cette dénomination a donné lieu à une erreur de quelques savans, notamment de Torfæus, *Hist. Norvagiæ*, part. III, lib. IV, pag. 329 et 353, qui ont confondu le Grágás d'Islande avec un code norvégien du même nom, attribué au roi Magnus le Bon, code qui ne subsiste plus. Il résulte évidemment du témoignage de divers auteurs cités par M. Schlegel, et des raisons qu'il en donne, que ces deux ouvrages n'ont rien d'identique. Je ne pourrois reproduire ces raisons sans m'étendre outre mesure.

Dans un compte que j'ai rendu de l'édition du Grágás (1), j'ai émis l'opinion qu'il n'étoit point la même chose que le code d'Haflith, rédigé en 1117; que ce n'étoit point un code dans le sens que nous avons coutume d'attribuer à ce mot; dans le sens que, d'après la législation islandaise, on peut donner à une loi sanctionnée par les comices du pays; dans le sens que nous

(1) *Journal des savans*, année 1831, pages 193 à 206, et 269 à 277.

pouvons appeler code, pour la Norvége, le Gulaþing de 1274, et pour l'Islande même, le Jons-bog, dont j'aurai bientôt à parler.

Il m'avoit semblé que cet ouvrage se refusoit à lui-même la qualité de code, puisqu'on y lit formellement que ce qu'il décide est conforme à ce qu'on trouve dans le code promulgué, *prout in libro legum promulgato constituitur* (Grágás, t. II, page 37); puisqu'on voit dans plusieurs endroits la citation d'un texte de loi par le premier mot, avec l'indication *usque* et le dernier mot. J'ai même remarqué que l'auteur, en renvoyant à ce qui a été dit plus haut, se sert (au moins si j'en juge par la traduction latine que je dois croire exacte) du pronom personnel JE. On lit à la page 38 du t. I.er, *qui causam in judicio tuendam habet quale ANTEA MEMORAVI;* à la page 73, *omnes quas JAM ENUMERAVI causas;* à la page 77, *jurejurando quod ANTEA ADTULI :* quelquefois même on y rend compte de ce qui a lieu en pays étranger, par comparaison avec ce qui a lieu en Islande.

Les répétitions fréquentes des mêmes dispositions, des mêmes décisions; des argumentations presque toujours marquées au coin d'une logique serrée et même subtile, mais tout-à-fait étrangères au caractère et à la forme des lois du même temps qui ont été conservées, sembloient me donner de nouveaux motifs de conviction.

Je n'en ai pas conclu cependant que le Grágás ne fût qu'un livre de droit, tel que ceux que des jurisconsultes publient en leur nom privé pour faciliter l'étude ou la connoissance des lois. Entre cette qualification et celle de loi promulguée, il me sembloit qu'on pouvoit adopter une opinion intermédiaire assez vraisemblable.

Le Grágás constate qu'à chacune des assemblées du peuple les juges devoient lire la loi, non pas seulement comme un crieur public lit les actes de l'autorité, en récitant le texte auquel il ne lui est pas permis de faire la moindre altération, mais en expliquant le sens et l'esprit, en discutant les points douteux, en indiquant les changemens que des actes postérieurs ont apportés aux précédens, les lacunes que la jurisprudence a remplies : il constate encore qu'une de leurs fonctions étoit d'éclairer les citoyens qui les consultoient dans leurs doutes sur le sens des lois. Il m'a paru probable que, pour mieux s'acquitter de ces fonctions, des juges supérieurs avoient pu rédiger par écrit des explications qu'ils transmettoient à leurs successeurs, à la suite desquelles chacun d'eux faisoit mention des lois nouvelles et des décisions relatives aux cas non prévus, et que telle avoit pu être l'origine du Grágás. Cette hypothèse me paroissoit expliquer, non-seulement la diversité de style dans la rédaction, parce qu'elle a été successive, mais encore les très-grandes différences entre les manuscrits, parce que probablement plusieurs juges ont admis des décisions dont les autres n'avoient pas connoissance ou qu'ils n'avoient pas cru devoir recueillir. J'en concluois que, si nous n'avons plus le texte du code qui régissoit l'Islande avant sa

réunion à la Norvége, il nous avoit été conservé dans le Grágás un livre qui en expose et en développe le système et les principes; un livre à la fidélité duquel nous pouvions accorder une grande autorité, parce qu'il est l'ouvrage de magistrats chargés de la double fonction d'appliquer les lois dans les jugemens, et d'en développer le sens et l'esprit dans les assemblées générales.

Cependant M. Schlegel, par une lettre du 14 mai 1832, dans laquelle il me parle de mes articles sur le Grágás d'une manière beaucoup plus obligeante que je ne crois le mériter, m'a laissé entrevoir qu'il n'étoit pas tout-à-fait de mon avis; qu'il lui paroît plus probable « que nous possédons dans « le Grágás l'ancien code d'Islande, tel qu'il a été rédigé par les soins « d'Haflith, mais avec beaucoup d'additions tirées des lois plus récentes, des « édits du grand-juge dans lesquels il parle à la première personne comme « le préteur romain, et d'explications données par lui et par d'autres juris- « consultes distingués du pays. »

Il me conviendroit peu, dans ma position, d'être d'un sentiment opposé à celui d'un savant qui a tant de titres à ce que le sien obtienne la préférence : mais, par les explications que j'ai données, on voit que nous ne sommes pas dans une grande divergence; et même, quelque sentiment qu'on adopte, il est évident que rien ne permet de déterminer, ne fût-ce que d'une manière approximative, l'époque à laquelle l'ouvrage portant aujourd'hui le nom de *Grágás* a été composé, ni à plus forte raison le nom de ses rédacteurs.

Si l'on avoit toujours eu soin, ainsi qu'on l'a fait quelquefois, de nommer dans le Grágás les grands-juges auteurs des novelles indiquées comme dérogeant au droit ancien, il seroit facile, à l'aide des historiens qui peuvent fournir assez d'élémens pour composer une chronologie complète de ces grands-juges, de découvrir à quelle époque la dernière rédaction du Grágás a dû être faite.

Ce qu'on peut assurer sans crainte de se tromper, c'est que le plus ancien des textes que nous possédons (car il existe deux manuscrits principaux qui offrent de très-grandes différences) annonce une rédaction antérieure à la réunion de l'Islande à la Norvége, et que nulle part, même dans le plus récent, on ne trouve cités, ni les modifications faites par le roi Hacon à l'ancien droit criminel, ni le Jons-bog, rédigé par ordre du roi Magnus son fils; cependant j'ai remarqué quelquefois l'expression *rex noster* (Grágás, t. I.er, page 165), qui n'a pu être introduite dans cet ouvrage que depuis la réunion de l'Islande à la Norvége.

Le Grágás est divisé en dix sections, que l'on pourroit appeler des livres, et chaque section, en un plus ou moins grand nombre de chapitres, lesquels forment souvent plusieurs pages, sans autre subdivision que des *alinea* qui ne portent aucun numéro d'ordre.

La première section, intitulée Lögsögomannz-þattr [*Nomophylacis sectio*], contient un titre unique sur les fonctions et les devoirs du chef de la justice (t. I.er, page 104).

La deuxième, intitulée Lögretto-þattr [*De dicasterio*], contient aussi un titre unique sur les comices ou assemblées générales dans lesquelles les lois étoient faites, corrigées, lues et expliquées par le grand-juge (t. I.er, pages 4 à 12).

La troisième, intitulée Þingskapa-þattr [*De judiciis ordinandis*], divisée en soixante-deux titres, offre la marche et les développemens de la procédure devant les différens tribunaux (t. I.er, pages 13 à 168).

La quatrième section, Arfa-þattr [*De hæreditatibus*], divisée en vingt-cinq titres, traite des divers ordres de succession (t. I.er, pages 169 à 230).

La cinquième, Omaga-balkr [*De alendis*], divisée en trente-cinq titres, traite de ceux qui ont le droit d'obtenir des alimens et de ceux qui sont obligés de leur en fournir (t. I.er, pages 230 à 302).

La sixième, Festa-þattr [*De fœdere conjugali*], divisée en soixante-neuf titres, traite du mariage, et des divers rapports entre les époux, soit à l'occasion des personnes, soit à l'occasion des biens (t. I.er, pages 302 à 385).

La septième, Kaupa-balkr [*De commerciis*], divisée en quatre-vingt-cinq titres (t. I.er, pages 386 à 505), traite de toutes les espèces de contrats et de négociations qui peuvent intervenir entre les particuliers. Il ne faut donc pas prendre le mot *commercium*, employé pour traduire l'islandais *kaupa*, dans le sens restreint que nous attachons vulgairement au mot *commerce*, mais dans le sens très-étendu que les lois générales donnent à ce mot; par exemple, lorsque le droit romain dit *res intra commercium, res extra commercium*, ou comme l'entend l'article 1128 du Code civil: « Il n'y a que les choses qui « sont dans le commerce qui puissent être l'objet des conventions. »

La section VIII, intitulée Vigsloþi [*De traha cædis*], divisée en cent vingt-et-un titres, comprend et les attentats aux personnes et les attentats à la propriété (t. II, pages 1 à 198).

La section IX, Landabrigþa-balkr [*De fundis reluendis, elocandis, et rebus rusticis*], est un véritable code de la propriété foncière et de tous les droits qui en dérivent; elle contient soixante-et-douze titres [tome II, pages 199 à 394].

La section X, Um scipa-meþferþ [*De re nautica*], divisée en quatre titres, est relative au droit maritime (t. II, pages 394 à 407).

Une XI.e section est relative aux priviléges des Norvégiens dans l'Islande et des Islandais dans la Norvége. Cette section, qui se trouve seulement dans le manuscrit de la bibliothèque royale, considéré par M. Schlegel comme le plus ancien, a dû être empruntée des documens qui peuvent être reportés au moins au temps du roi S. Olaüs, c'est-à-dire, à la fin du XI.e siècle.

Dans le plan de mon travail, je ne dois m'occuper que du droit maritime. Si je ne me borne pas à la seule section qui porte ce titre, et si je recueille quelques fragmens assez importans contenus dans d'autres sections, il ne m'a pas paru que je dusse sans discernement copier tout passage dans lequel se trouveroient les mots *navires* ou *navigation*. Ainsi j'ai omis ce qui concerne la réception d'un exilé sur un navire (Grágás, t. I.er, page 90), ou d'un homme qui est poursuivi pour une action criminelle devenue publique (Grágás, t. I.er, page 408); ce qui concerne les assassinats et les autres crimes commis dans un navire (Grágás, t. II, pages 73, 130 et 137), les droits sur les poissons et sur les choses échouées, autres que les débris des naufrages (Grágás, t. II, pages 352 et suiv.), &c.

Ce droit maritime me paroit être une des parties les plus anciennes de la législation islandaise, dont le Grágás a conservé les restes imposans. L'Islande fut, comme on l'a vu, peuplée par des émigrés norvégiens. La nature même des moyens qui leur avoient été nécessaires pour se rendre dans cette île; la nécessité où ils étoient d'entretenir des rapports avec la Norvége, soit pour les relations d'intérêt et de famille qu'ils y conservoient, soit pour le commerce qui s'établit immédiatement entre les deux pays; la position de l'Islande, commandoient nécessairement à ses habitans de se livrer à la navigation. Le Nials-saga, le Gunnelaug-saga, une multitude de chroniques et d'écrits de tout genre, parlent, à toutes les pages, de voyages maritimes faits par les Islandais aux X.e, XI.e et XII.e siècles. Un droit maritime fut la conséquence forcée de cette position. Déjà, comme on l'a vu dans le chapitre précédent, la Norvége avoit un droit maritime au X.e siècle, dont on trouve quelques traces dans le Gulaþing de 940 : il est impossible de croire qu'Uffliot ait pu négliger d'en traiter dans le premier code islandais dont il a été rédacteur; et comme en général le droit maritime est, dans la législation d'un peuple, la partie qui éprouve le moins de modifications par l'effet des révolutions politiques, on peut assurer, avec beaucoup de probabilité, que la partie de ce droit qu'on trouve dans le Grágás est une des plus anciennes de la législation islandaise.

Mais un autre monument de cette législation, le Jons-bog, que j'ai déjà nommé, présente aussi un titre de droit maritime qu'il entre dans mon plan de recueillir.

L'Islande forma assez long-temps une république, et cette époque est la plus brillante de son histoire littéraire.

Les discussions entre les chefs des arrondissemens, l'influence du clergé, lié étroitement à celui de la Norvége, l'espoir de quelques grands propriétaires d'avoir plus de sécurité pour leurs richesses et plus d'avenir pour leur puissance sous un gouvernement monarchique, décidèrent les Islandais à se donner au roi de Norvége par des conventions de 1261 et de 1262.

On leur promit la conservation de leurs lois, qui, tout en ayant emprunté

beaucoup de celles de la Norvége, avoient des caractères de nationalité qui les leur rendoient précieuses. Mais cette promesse fut éludée : en 1265, le roi Hacon modifia le droit criminel ancien contenu dans le Grágás par des dispositions extrêmement sévères, qui excitèrent des réclamations générales. Les Islandais ne cessoient de demander qu'on tînt la promesse de leur conserver les anciennes lois. On assure que, frappés de la sagesse de celles que le roi Magnus venoit de donner en 1274 à la Norvége sous le titre de Gulaþing, ils sollicitèrent le bienfait d'une semblable législation (1). Un nouveau code islandais, rédigé par le juge Jon, et pour cela appelé Jons-bog (livre de Jon), fut promulgué après la mort de Magnus par son successeur Éric en 1281; il régit encore l'Islande. Ainsi le droit antérieur n'étoit plus, pour ainsi dire, qu'un monument d'antiquité. Je n'oserois pas néanmoins affirmer qu'il fût tellement abrogé qu'on ne l'invoquât jamais devant les tribunaux, soit pour suppléer au silence du Jons-bog, soit pour en éclaircir le sens.

Le Jons-bog ressemble beaucoup aux lois que Magnus avoit données à la Norvége. On verra notamment que le titre du droit maritime, dont j'ai à m'occuper spécialement, est presque littéralement conforme au titre semblable qu'on trouve dans les lois de Berghen et de Drontheim; mais on y a inséré plusieurs dispositions du Grágás, c'est-à-dire, de l'ancien droit, pour lequel les Islandais conservoient une grande affection.

L'édition du Grágás dont j'ai parlé plus haut me fournira les textes que j'ai cru à propos de recueillir : je ne peux en donner la traduction française qu'à l'aide de la version latine, qui n'a pas toujours autant de clarté et de simplicité que peuvent le désirer des étrangers, pour lesquels il n'existe pas d'autre moyen de connoître les monumens de la législation islandaise.

Quant au titre de droit maritime intitulé *Farmanna-log* du Jons-bog, le texte m'en a été fourni par l'édition imprimée à Hólúm en 1709, qui n'est que la reproduction d'éditions plus anciennes. On doit souhaiter que la commission qui a publié le Grágás rende le même service pour le Jons-bog; car on peut croire que les éditions imprimées laissent beaucoup à désirer : j'ai été à portée de m'en apercevoir en ce qui concerne le *Farmanna-log*. Un manuscrit du Jons-bog existe à la bibliothéque royale de Paris sous le n.° 8175, ancien fonds : j'ai essayé, avec le secours et l'obligeance de M. Depping, de le collationner; et nous avons reconnu, indépendamment de beaucoup de variantes peu importantes, qu'un article sur le droit maritime existoit dans ce manuscrit et manquoit dans l'imprimé.

On n'a point encore publié, comme pour le Grágás, de traduction latine du Jons-bog. Je suis parvenu seulement à me procurer une traduction danoise, publiée par Thorhallesen en 1763, à Copenhague, 1 vol. in-8.°

(1) Westphal, *Monumenta inedita rerum cimbricarum*, t. IV, col. 1568.

On s'accorde à dire qu'elle n'est pas parfaitement exacte, le traducteur n'ayant point les connoissances de jurisprudence nécessaires pour ce travail. Cette traduction constate quelques différences entre l'imprimé et des manuscrits que le traducteur paroît avoir consultés; mais, dans l'état actuel, je n'avois d'autre moyen pour publier le texte que de faire usage de l'édition imprimée. Je n'ai pas dû cependant négliger de recueillir l'article inédit que me fournissoit le manuscrit; mais, dans l'impossibilité où je me trouvois d'en deviner le texte à cause de la multitude des abréviations, j'ai eu recours à M. Schlegel, qui a bien voulu m'envoyer une copie exacte de ce chapitre.

Quant à la traduction française, je l'ai faite d'après la version danoise de Thorhallesen, dont je dois l'explication à l'obligeance de M. Coquebert de Montbret : la comparaison de beaucoup d'articles identiques avec la loi de Berghen et le Grágás, les conseils de M. Schlegel, ont été les moyens que j'ai employés pour éviter des contre-sens.

Dans la publication des morceaux extraits du Grágás, je me suis exactement conformé à l'orthographe et à la ponctuation de l'édition de 1829; je ne pouvois rien faire de mieux. Quant aux morceaux extraits du Jons-bog, l'édition de 1709 que je possède ne m'inspiroit pas autant de confiance: je l'ai suivie cependant, puisque je n'avois pas d'autre secours. Le manuscrit de la bibliothéque royale, dont je me suis aidé quelquefois, étoit trop rempli d'abréviations pour me guider d'une manière parfaitement sûre. Je ne pouvois aussi me reporter à l'orthographe des chapitres entièrement semblables du statut de Berghen, parce qu'il est très-probable que la prononciation et l'orthographe des mots qui expriment la même chose n'étoient pas tout-à-fait les mêmes en Islande qu'en Norvége. L'orthographe varie dans les manuscrits, même dans les éditions les plus soignées des écrits islandais qui ont été publiés depuis soixante ans. Les seuls changemens que j'aie faits au texte de 1709, sont la substitution des *a* et des *u* accentués aux lettres doubles qui sont dans cette édition, et quelques autres légères corrections, lorsqu'elles étoient autorisées par le manuscrit et le lexique islandais. Si j'ai commis des fautes, nonobstant l'attention particulière que j'ai donnée à ce travail pénible, j'espère que les savans du Nord auront égard à ma position pour me traiter avec indulgence.

EXTRAITS

DES ANCIENS CODES D'ISLANDE

RELATIFS AU DROIT MARITIME.

EXTRAIT

DE L'OUVRAGE CONNU SOUS LE NOM DE *GRÁGÁS* (1)

SECTION IV. ARFA-ÞATTR (2).

XV CAPITULI.

Um hion tvö erlendis.

Ef maþr andazc i hafi eþr at scipi, sva at eigi kömr virþingo at ſeno, þa eigo þeir menn varþveizlo ſiarins, er taka ætti ſe eptir þann mann, er frændlaus veri ut her oc andaþiz at scipi. Þeir eigo at göra orþ erſingiom þegar er þeir coma [hingat til Islandz, oc selia þeim þat ſe þegar er þeir coma] til. Nu coma þeir eigi til aþr þeir ſara a brot, þa scolo þeir ſe þat

CHAPITRE XV.

Des successions des conjoints (3).

Si un homme embarqué décède sur le navire, soit en pleine mer, soit à la portée du rivage, et qu'il n'y ait pas moyen de procéder à l'estimation des effets qu'il délaisse (4), la garde en appartiendra à ceux qui les recueilleroient s'il ne laissoit aucun héritier. Aussitôt qu'ils auront abordé en Islande, ils devront faire prévenir les héritiers du défunt et leur remettre les biens laissés par lui. Si les héritiers ne se présentent pas avant le moment où ces naviga-

(1) J'ai donné, dans la dissertation qui précède ces textes, les motifs qui me portent à ne pas considérer le *Grágás* comme un code proprement dit; mais, outre que ce point peut être controversé, j'ai déclaré, page 50, qu'il me paroissoit hors de doute qu'il ne fût du moins un livre de jurisprudence, rédigé avec une sorte de caractère officiel, qui tient lieu du plus ancien code d'Islande, dont les textes ont disparu, et que probablement il en a conservé une très-grande partie. Je n'en ai extrait que ce qui est le plus spécialement relatif au droit maritime. Le texte publié à Copenhague en 1829 m'a servi pour l'islandais, et c'est d'après la traduction latine que j'ai rédigé la traduction française. L'édition de 1829 marque, par une inclusion entre deux crochets, des passages plus ou moins étendus qui ne se trouvent que dans l'un des deux manuscrits principaux; j'ai conservé ce signe dans le texte. Quant aux variantes indiquées aux notes, je n'en ferai usage qu'autant qu'elles me fourniroient quelque disposition nouvelle.

(2) Ce titre signifie : *Des successions.*

(3) Quoique la rubrique de ce chapitre l'indique comme relatif aux successions des époux, on y trouve, relativement à la succession d'un homme qui meurt en mer, des dispositions qu'il m'a paru bon de recueillir. Elles sont à la page 215 du tome I.er de l'édition de 1829.

(4) Les règles sur cette estimation se trouvent dans le titre XIII de la même section, t. I.er, page 209, et sont relatives en général à toutes les successions de ceux qui meurent en voyage et hors de la présence de leurs héritiers.

leggia up oc selia þeim manni landeiganda er næstr byr þeirri höfn, er þeir baro flestir föt sin af scipi, enda scolo þeir sva fara meþ þat fe, ef maþr andaz at scipi, þa er þeir scolo heþan fara, sem aþr var tint, eþr sva ef þeir bua i landfestum viþ Island eþr þær eyiar her, sem bygþar ero, þa eþr siþan a þvi sumri.

teurs repartiront, ils mettront les objets à terre et les confieront au colon le plus voisin du port où la majeure partie des gens qui montoient le navire ont déposé leur bagage. Les mêmes règles seront observées pour la conservation des biens de celui qui meurt dans un navire parti d'Islande, et qui revient dans ce pays ou dans les îles qui en dépendent (1).

XVI Capituli.

Of that ef scip hverft.

Ef scip hverfr oc se eigi til spurt a III sumrum, enda se spurt af þeim löndom öllom, er var tunga er a, oc sva af þvi landi, sem þeir foro af, þa scolo varir landar þat leiggia undir þegnscap sinn, at ecki se spurt til þeirra a þrimr sumrom þeim enom næstum eptir, oc hyggia þeir þa dauþa vera enda scal þa sva meta, sem þeir se andaþir, oc eigi fyrr, nema rekauld se kend af scipi þeirra. [Þa er þegar rett at sanna dauþa þeirra.] Þott þeir menn lifii, er dauþi er sannaþr, þa er þeir atburþir verþa, sem nu er talit, at þeim mönnom var þar ecki viþ lög, er þeirra manna dauþa hafa sannat, oc sva scal um fiarvarþveizla þeirra fara, siþan er dauþi þeirra er sannaþr, seim þeir se anndaþir.....

[Hvar þess er menn faraz sva at menn viti eigi hverr þeirra lengst hefir lifat, þa scal sva vera sem þeir hafi allir senn anndaz; engi scal þeirra arf taca eptir annann. Hvart sem er at menn faraz a scipum, eþr verþa fyrir scriþum eþr vatna-gangi, eþr hverngi banna er þeir fa, þann er aþrir menn vito eigi misdauþa þeirra, hvarr þess er þat spyrsc

Chapitre XVI (2).

Du navire qui périt fortuitement.

Si un navire disparoît, et si pendant trois étés consécutifs on n'en a reçu aucune nouvelle, ni des pays qui parlent la même langue que nous, ni du lieu où les navigateurs ont abordé, les nationaux affirmeront ce fait, et déclareront que, n'ayant pas reçu de nouvelles depuis trois ans, ils estiment que les personnes qui étoient sur le navire ont péri. Cette formalité remplie, ces personnes seront considérées comme mortes; mais cette présomption n'aura pas lieu plus tôt, à moins que des débris du navire n'aient été jetés par la mer sur le rivage, auquel cas la mort sera présumée sur-le-champ. Quand même dans la suite on reconnoîtroit que ceux qui ont été présumés morts étoient vivans, ceux qui ont affirmé le décès dans les circonstances ci-dessus ne pourront être poursuivis comme coupables; et tout ce qui aura été fait relativement à la garde des biens de ces absens sera valable comme s'ils eussent été réellement morts.... (3).

Lorsque plusieurs personnes périront dans un accident commun, sans qu'on sache laquelle a survécu aux autres, on présumera qu'elles sont mortes au même instant; aucune d'elles ne sera censée avoir hérité de l'autre. Mais si, plusieurs personnes ayant péri dans un naufrage, un éboulement de montagnes, une inondation de fleuves, sans qu'on ait pu connoître à cet instant laquelle a hérité de l'autre, on découvre dans la suite qu'une a survécu aux autres, leurs

(1) Il existe dans cette section du Grágás plusieurs règles sur la succession de ceux qui ne laissent point de parens au degré successible. Elles sont développées dans les titres V et XIII, t. I.er, pages 186 et 206.

(2) Ce chapitre est à la page 218 du tome I.er

(3) J'ai omis ici une disposition étrangère à mon objet, qui déclare en principe qu'un absent est présumé vivant jusqu'à la preuve de son décès, principe auquel précisément on déroge pour le droit maritime.

siþarr, at þeir hafa sumir lengr lifat enn sumir, þa scal sva fara um arftekior þeirra oc um fiarvarþveizlor sem þat reyniz.]

successions seront réglées d'après les preuves qu'on auroit obtenues (1).

SECTION VIII. — VIGSLOÞI (2).

XXX Capituli.

Um that, hve heiman scal qvatt et siparsta.

Ef sa maþr er qvaddr vettis er hann vill fara af landi, oc er hann cominn [til scips meþ vöro sina] a fliotandi furo; en þa er hann cominn a fliotandi furo, er hann hefir föt sin a scipi, oc scipveriar hafa meira lut a scip borit vöro sinnar. Hann scal þa fara meþ malom sinom, oc leysa vetti þat af hendi, sva sem tint var aþr, ef maþr veri siukr, at öllo öþro enn hann scal fara til fundar viþ þann mann er hann hefir qvaddan.

Chapitre XXX.

Du dernier délai pour l'appel des témoins (3).

Celui qui, sur le point de partir pour un pays éloigné, et déjà rendu avec ses marchandises sur le navire, est appelé en témoignage, est autorisé à le donner de la même manière que les malades (4), à cette seule différence qu'il doit aller trouver celui qui l'a appelé comme témoin. Une personne est censée être rendue sur le navire lorsqu'elle y a chargé ses effets, et que les matelots y ont déjà placé la majeure partie de ses marchandises (5).

SECTION IX. — LANDABRIGÞA-BALKR (6).

LXXI Capituli.

Um vagrek.

Sva er mælt i lögum, at þat heitir vagrek er kömr a lann mannz lik eþa

Chapitre LXXI (7).

Des objets naufragés.

Les lois entendent par choses naufragées les cadavres, les effets ou marchandises, les

(1) Cette disposition est rapportée trois fois. Dans le titre IV (t. I.er, page 183), on pose la règle sans exception, et même on l'exclut par une addition qui, à la vérité, ne se trouve pas dans tous les manuscrits; dans le titre XVIII (t. I.er, page 223), on retrouve la règle et l'exception en termes presque identiques avec le texte que j'ai préféré, pour ne pas multiplier les extraits sans utilité. On a vu, page 23, une règle semblable dans le Gulaþing de Norvége de 1274, mais sans la restriction admise par les chapitres XVI et XVIII du Grágás.

(2) Ce titre signifie littéralement *tentative de meurtre,* et les éditeurs de 1829 le traduisent par *traha cædis;* mais il traite de la poursuite et de la punition de tous les crimes et délits.

(3) Ce chapitre est à la page 58 du tome II. Je n'en donne que la partie relative à mon sujet.

(4) Dans le commencement de ce titre, on détermine la forme du témoignage à rendre par celui qu'une maladie ou une blessure met dans l'impossibilité de se trouver au lieu du jugement. Cette forme consiste principalement en ce que celui qui a appelé le malade en témoignage doit conduire auprès de lui les autres témoins, afin qu'ils entendent sa déclaration et en rendent compte aux juges. Le témoin près de s'absenter est entendu de la même manière, sauf qu'on ne se transporte point à son domicile.

(5) Cette dernière phrase de ma traduction forme dans le texte une incise ou parenthèse placée après les mots *sur le navire* de la phrase précédente.

(6) Ce titre signifie littéralement *du rachat des fonds:* mais il traite en général de tout ce qui intéresse les immeubles; c'est sans doute ce qui y a fait insérer des dispositions sur les choses échouées.

(7) Ce chapitre est à la page 387 du tome II. Le précédent et le suivant traitent en grand détail des droits sur les choses échouées, notamment sur les baleines et les gros poissons. J'ai cru ne devoir recueillir que la législation, très-curieuse pour ce temps, relative aux objets naufragés. On ne verra pas sans intérêt comment un peuple dont le reste du monde ne soupçonnoit guère l'état de civilisation, avoit, sur la matière dont il s'agit, des lois plus sages, je ne dirai pas que le reste de l'Europe, où les malheureux naufragés étoient confisqués *corps et biens,* mais plus complètes que le droit romain. On a vu, pages 21 et 22, que les Gulaþing de Norvége contenoient aussi quelques règles sur cette matière.

varr eþa fe eþa scripviþr, þa er sa maþr scyldr at föra þat allt or flöþarmali, er byr a landi þvi, oc göra orþ þeim manni, er land a þar, at sa varþveiti feit, oc föri lik [til kirkio] meþ hinom, ef sa hefir eigi liþ til einn saman [en ef hann görir eigi sva, þa verþr hann utlagr III mörkom viþ landeiganda, enda abyrgiz hann feit, ef þatt slitr af hans uröcþ ut. Nu a annarr maþr land en annarr a rekann fyrir landino, þa scal sa varþveita vagrekit er land a]. Landeigandi scal taka af þvi fe til legkaups oc liksaungs kaups [oc bua um lik], oc scal hann syna buum hvat hann tekr af feno til þessa, oc sva þat, sem eptir er. Hann scal syna heimilisbuum sinom V, oc lata þa virþa þat, ef hann vill. [Hann scal slict verþ fa erfingium, sem buar virþa vagrekiþ viþ bok, hvart sem hann selr þat fe dyrra er virt var eþa odyrra, oc sva þoat hann nyti ser.] Þat fe heitir vagrek er meþ likom kastar a land. [Slict et sama scal fara um þat fe, ef siar kastar a land,] oc menn ætla alla þa meþ fariz hafa, er fe þat atto, þoat engum kasti likum upp a land meþ fe þvi.

[Nu verþa menn i scipsbroti, eþa fyrir afölllom, oc tina fe sino oc heitir þat þo vagrek, oc sva er a hverngi veg er sior blendr saman fe manna, sva at engi veit hvat a, oc scal þat fara, sem annat vagrek]. Landeigandi (scal) varþveita fe pat, sem þa mundi hann, ef hann ætti, enda a hann eigi þa at abyrgiaz feit [ef hann selr eigi].

Ef menn þickiaz vita hverir þar hafa fariz, oc kalla erfingiar til fiar eþa gripa, oc scolo þeir hafa fe þat allt, er þeir hafa til kennendr II, þa er i hrörum se rettir. Þeir scolo eiþa vinna at þvi at leggia þat undir þegnscap sinn, at þeir menn baro fe þat a skip, eþa sa maþr, ef hann er einn. [Nu kalla fleiri menn til enn einn,

débris de navires jetés par la mer sur le fonds de quelqu'un. Celui qui y réside doit employer tous ses soins pour que ces objets soient déposés à terre, en donner avis au propriétaire du fonds, afin que celui-ci prenne des mesures pour la conservation des choses, et l'aide à transporter les cadavres à l'église. En cas de négligence, il est tenu d'une amende de trois marcs envers le propriétaire du fonds, et répond de la perte de tous les objets que les flots entraîneroient ultérieurement. Si le fonds appartient à une personne et le droit de rivage à une autre, le propriétaire du fonds aura la garde des objets sauvés. Il se remboursera des frais relatifs à la sépulture, aux prières ecclésiastiques, à la bière et aux ornemens funéraires. Il fera connoître aux voisins ce qu'il retient pour cet objet, et ce qui en reste. Ces voisins seront au nombre de cinq; il leur exhibera les objets, dont ils feront l'estimation, et il aura droit de vendre ceux dont on auroit à craindre le dépérissement. Il sera dans la suite tenu de rendre la valeur que les voisins déclareront, après avoir prêté serment sur le livre saint, soit qu'il ait vendu ces objets un prix plus ou moins élevé, soit qu'il les ait employés à son usage. On appelle choses naufragées les objets que la mer jette sur le rivage avec des cadavres; mais il en est de même des objets qui sont jetés sans cadavres, lorsqu'il est probable que tous les propriétaires sont morts.

Si quelques personnes victimes d'un naufrage ou de la fureur des flots ont perdu leurs biens, encore qu'elles soient vivantes, ces objets portent aussi le nom de choses naufragées. De quelque manière que la mer ait confondu ces choses, au point qu'on ne sache à qui elles appartiennent, on suivra les mêmes règles que pour les choses naufragées. Le propriétaire du fonds veillera à leur conservation comme pour ce qui lui appartient; mais il n'en répondra point, à moins qu'il n'en dispose.

Lorsqu'on sera parvenu à découvrir quelles personnes ont péri dans un naufrage, et que leurs héritiers réclameront des marchandises ou des effets, chacun recevra ce que deux arbitres impartiaux déclareront leur appartenir; ils devront affirmer ce qui, d'après leur connoissance, avoit été chargé sur le navire par celui ou ceux des chargeurs qui ont péri. Si plusieurs réclament le même

þa er rett at halda feno til doms.] Ef menn vita eigi hvat hvergi þeirra atti, þa scolo erfingiar þeirra stefna hinom um, er feit hefir þat meþ höndom, oc um sva mikit fe, fem hverr þeirra ræþr a at qveþa, oc stefna til gialda [oc til utgöngo]. Þeir scolo til alþingis allir stefna, oc scal hverr þeirra qveþia til XII qviþar goþa þann, er sa er i þingi meþ er sokir, at bera um þat hve mikit fe sa maþr bar a skip [er forsk], þat er hann atti, oc sökiandi er nu arfi eptir. Sva scal hverr þeirra fara þvi mali, er til þess fiar kallar [sem nu var tint]. Goþinn a at bera slict, sem hann hyggr rettast [oc qveþa sva at orþi i qviþnum, at hinn bar sva mikit fe a scip eþa meira], enda scal sva mikit fe döma a hendr varþveizlo manni fiarins, sem qviþr berr, nema varnir comi fram. Sa maþr, er sottr er, a oc at beiþa ser biargqviþar, V heimilisbua sina, at bera um þat viþ hve miclo fe hann toc, oc eigo þeir þat at bera. [Nu hafa utlendir menn fariz þar, þa scal sa maþr, er fe varþveitir, qveþia til XII qviþar goþa þann, sem hann er i þingi meþ, hve mikit fe þeir atto, oc scal hann varþveita þat fe, er þeim berr til henda.

Sa a viþ þann allan er telgþr er, sem land a, hvegi er kaupum er keypt, nema kennendr se til eþa qviþr beri öþrom.] Ef hann hefir af hendi ser reitt nokot fe aþr at þeim lögum, sem nu var tint, þa scal hann þeim mun minna reiþa. En ef hann hefir a annan veg sellt af hendi nokot fe, en tint er, þa er heimting til þess allz.

Sva scolo þeir menn heimta sitt fe sem nu er talit, er a þvi scipi hafa fe att, þoat þeir fylgi eigi sialfir.

Nu berr buaqviþrinn minna feit enn XII qviþrinn beri aþr, þa scal alla aura jampt scerþa. En ef sumir verþa siþarr

objet, il sera conservé jusqu'à ce qu'un jugement ait prononcé. Si l'on ne peut reconnoître au juste ce qui appartenoit en particulier à l'un ou à l'autre des chargeurs qui ont péri, leurs héritiers pourront former contre celui qui les a recueillis une demande tendant à ce qu'il leur en paie le prix, ou à ce qu'il les leur délivre dans la proportion qui sera déterminée. En conséquence, l'action sera portée aux comices généraux, afin que douze hommes assermentés, en présence du juge de l'arrondissement, déterminent ce qu'ils croient que le défunt avoit chargé sur le navire de choses dont son héritier est fondé à faire la réclamation. Le juge, d'après cet avis, déclarera ce qu'il croit le plus vraisemblable, et prononcera par sa sentence que *tel* qui est défunt avoit chargé sur le navire *telle* ou *telle* quantité d'objets. Il prescrira au dépositaire de rendre aux demandeurs la quantité déterminée par cette déclaration, à moins que celui-ci n'ait à opposer quelques exceptions péremptoires. Celui qui est assigné en restitution a droit de faire entendre cinq habitans voisins pour justifier quelle est en réalité la quantité des choses qu'il a recueillies. Si ce sont des étrangers qui ont péri dans le naufrage, le curateur aux biens naufragés provoquera, devant le juge dont il est justiciable, la déclaration de douze personnes assermentées, pour faire déterminer la quantité de choses qui appartenoient à cet étranger, et ensuite il les prendra sous sa garde.

Le propriétaire du fonds conservera, dans tous les cas, les matériaux de bois travaillé, à moins que les experts et les hommes assermentés ne prononcent le contraire. Si déjà, suivant le mode prescrit par les lois, il avoit délivré quelque partie des choses recueillies, il restituera d'autant moins. S'il en a disposé d'une manière non autorisée, on aura le droit de lui en demander la totalité.

Ceux qui ont perdu des choses qui leur appartenoient dans le navire, encore qu'ils soient absens, pourront réclamer suivant les formes prescrites ci-dessus.

Lorsque les voisins attesteront par serment que les objets naufragés n'étoient pas en une aussi grande quantité que le sup-

varir viþ þeir er til fiarins telia, oc scolo þeir þa lysa a hendr hinom öllom er fe hafa tekit [oc qveþia till XII qviþar goþa þa, er þeir ero i þingi meþ, hve mikit fe þeir atto at heimta firir öndverþo, oc eigo þeir at lata rakna allir, er aþr hafa tekit feit, sva at jafns missi hverr þeirra af jafnmiclo fe. Nu hefir eigi allt feit raknat undan landeiganda, af þvi at aþrir kolloþo til minna enn hann toki viþ, þess fiar er Islendzkir menn hafa att, eþa erfingiar þeirra er tilkalla, þa scolo þeir er siþarr heimta, þar heyia heimting, sem hann er, oc heimta þvi at eins at hinum, er tekit hafa feit, ef eigi verþr jafn lutr þeirra ella, oc vinnr þat eigi til þess feit err undi landeiganda var eptir.

pose la déclaration des douze hommes assermentés, chacun de ceux qui ont obtenu une condamnation subira une réduction proportionnelle. Si quelques prétendant-droit se présentent plus tard que les autres pour réclamer ce qu'ils disent leur appartenir, ils dirigeront leur réclamation contre ceux-ci. A cet effet, ils provoqueront devant les juges compétens la déclaration de douze hommes assermentés pour déterminer ce qui leur revient; et alors ceux qui ont précédemment reçu des objets naufragés doivent en rapporter de quoi leur en donner proportionnellement à leurs droits. Mais, si le propriétaire du fonds n'a pas restitué la totalité, parce que les héritiers des Islandais victimes du naufrage n'en ont pas réclamé autant qu'il en avoit été sauvé, ceux qui auront à former des demandes plus tard doivent d'abord s'adresser à lui, parce qu'ils ne peuvent attaquer ceux qui ont touché avant eux, qu'autant qu'ils n'ont pas d'autres moyens de recevoir ce qui leur est dû, et que les objets restés au propriétaire du fonds sont insuffisans.

Sva scal oc fara, sem nu var tint, ef þeir menn voro i barnösko, eþa af landi farnir er þar atto fiarvan, oc var þeirra mal af þvi eigi tilbuit.]

Toutes ces règles seront observées lorsque les ayant-droit à réclamer seront impubères, ou éloignés de manière à ne pouvoir défendre leurs intérêts.

Ef meiri lutr vagrecsins hefir komit a varþveizlo landeiganda, heldr en hann hafi af hendi reitt at lögum, þa a hann at varþveita þat III vetr, oc segia til at lögbergi, enda scal hann lata virþa viþ bok eþa cross feit oc niota af leigna. En ef menn koma til siþan at heimta feit, þa scal ut ganga innstöþan [oc sva leigor, ef eigi er at lögum virt. Þat fe scal III vetr liggia, er þeir vito eigi hverr a, sva at eigi scal or þeim eyri föra, sem aþr er, nema spillaz vili. En ef landeigandi ferr annan veg meþ vagreki, en nu er tint, þa eigo þeir orþi at raþa viþ hann, er fe atto at hanom.]

Si le propriétaire du fonds se trouve avoir en main une plus grande quantité de biens naufragés qu'il n'en a restitué, d'après ce qui vient d'être expliqué, il conservera le reste pendant trois hivers, et en fera la proclamation à la roche du jugement (1); il en fera faire une estimation, garantie par serment sur le livre saint ou la croix, et en touchera le produit. Les réclamans qui se présenteront dans la suite ne pourront réclamer que le capital, avec les intérêts de l'estimation régulière qui en aura été faite. Les objets dont les propriétaires seront inconnus seront gardés trois hivers sans qu'on y touche, à moins que leur conservation en nature n'en doive occasioner la détérioration. Si le propriétaire du fonds dispose des objets d'une manière autre que celle qui a été réglée ci-dessus, il sera libre aux réclamans d'agir contre lui, selon qu'ils le croiront convenable.

(1) On trouve des détails très-curieux sur la tenue des cours de justice et sur les proclamations publiques dans le § 30 de la dissertation de M. Schlegel imprimée en tête du Grágás.

SECTION X. — UM SCIPA-MEÞFERÞ (1).

I Capituli.

Um abyrgth.

Hverngi grip, er maþr hefir at lani annars mannz, oc abyrgiz sa er meþferr. Ef maþr lerr manni scips, oc hefir hann sua lengi, sem hanom er lett oc eigi viþara, þa abyrgiz sa er meþferr. Engom manni scal hann lea ne a leigo selia scipit, enda er sva, sem olofat se, ef hann hefir lengr eþr viþara enn þeir voro asattir. Hann scal sva um scip bua, sem þa var, er hann toc, oc þar uppsetia, nema þeir veri a annat sattir. Ef hann hefir sva litit liþ, at hann kömr eigi up scipino, sua at ohætt se, þa scal hann göra orþ þeim er a, oc segia deili, a oc bioþa tilför sina. Ef sa ferr till sem ma fyrst, þa abyrgiz hinn scipit, til þess er eigandi kömr til eþr honn mætti til comaz, ef hann vildi, en eigi lengr en sva.

Ef manni er lett scips, oc scal hann hafa menn sva marga, sem hann vill meþ ser a scipino, en farma scal hann eigi feria a, nema honom se þat lofat.

Ef maþr dregr scip mannz fram or staþ olofat, oc varþar utlegþ oc afang, ef hann gengr a. Slict et sama varþar manni, ef hann ferr a ena minni för, þott annarr dragi fram. Ef maþr hrindr ut scipi annars mannz, oc lætr reka abrot, oc varþar fiörbaugsgarþ, scal qveþia IX bua til a þingi þess er sottr er.

Ef maþr fellir scorþo undan scipi mannz, eþr tecr abrot, oc varþar utlegþ,

Chapitre Ier.

Des risques d'un navire.

Le risque d'une chose prêtée, quelle qu'elle soit, est au compte de celui qui s'en sert. Lorsqu'une personne a prêté son navire à une autre pour que l'emprunteur ne s'en serve ni plus long-temps ni autrement qu'il n'avoit été convenu, cet emprunteur en court les risques pendant tout le temps qu'il s'en sert (2). Il n'aura droit de le livrer ni de le prêter à un tiers. S'il s'en sert plus long-temps ou autrement qu'il n'a été convenu, le navire sera réputé n'avoir pas été prêté (3). Celui qui a emprunté doit remettre le navire dans le même état et au lieu où il étoit précédemment, s'il n'en a été autrement convenu. S'il ne peut par ses propres forces remettre le navire au même lieu, il doit en prévenir le propriétaire, lui en expliquer les causes, et offrir d'y aider de tous ses moyens. Si ce propriétaire se présente sans retard, l'emprunteur courra les risques jusqu'à son arrivée, ou jusqu'au jour qu'il auroit dû arriver s'il l'eût voulu.

L'emprunteur d'un navire peut y placer autant d'hommes qu'il veut; mais il ne peut y charger plus de marchandises qu'il ne lui a été permis.

Celui qui, sans permission, déplace le navire d'un autre, doit payer une amende; s'il y monte, il subira les peines d'indue possession (4). Il en est de même de celui qui fait avec ce navire la moindre navigation, encore qu'un autre l'eût enlevé de sa place. Celui qui détache le navire d'autrui et le fait dériver en mer, subira la peine de l'exil; on convoquera en conséquence neuf habitans du lieu.

Celui qui jette ou enlève les étais du navire d'autrui doit être puni; il supportera le

(1) Ce titre signifie littéralement, *De la chose nautique;* il est dans le t. II, pages 394 et suivantes. Je n'en ai recueilli que les deux premiers chapitres, les III.e et IV.e étant relatifs à des droits fiscaux et à des formes spéciales d'actions.

(2) Ce principe se trouve dans le Gulaþing de Norvége de 1274, liv. VII, chap. XXXVIII; mais, le texte n'étant pas spécialement relatif à un navire prêté, je ne l'ai pas recueilli.

(3) On trouve le même principe au chap. XXVII du livre VIII du Gulaþing de 1274. Voir ci-dessus, page 26.

(4) Cette disposition est dans le Gulaþing de 1274, liv. VII, chap. XXXVII. Voir ci-dessus, page 24.

oc abyrgiz sa scipit, enda scal hann gialda auvizla bötr, ef scaþi verþr at. En ef v aura scaþi verþr eþr meiri, þa varþar fiörbaugsgarþ.

Ef menn taca scip mannz at görröþi sino, oc fara a þvi um fiörþo, eþr sua um III böi fyrir land fram, at III böir ero a aþra hönd, oc varþar scoggang, scal sva sökia, sem um hrossreiþ ena meiri. Ef þeir fara scemra meþ scipit enn um III böi, eþr scemra enn um fiörþ þveran, oc varþar þat utlegþ oc afang, scal qveþia til heimilisbua v a þingi þess, er sottr er.

Ef scip mannz hefr upp oc lystr a annars mannz scip, þa abyrgiz sa bæþi, er þat festi, er uphof. Sva scal fara et sama, ef viþi mannz castar a scip annars.

Ef maþr tecr arar eþr þilior fra scipi mannz, eþr annat reiþi þat, er þar fylgir, oc varþar utlegþ, ef hann lætr aptr coma. Nu nytir hann ser, þa varþar görtöki, oc gialda tvinnom giöldom. Of alt þat er maþr meiþir at scipi mannz oc varþar utlegþ, oc averc, oc böta auvisla, en fiörbaugsgarþ varþar, ef v aura scaþi verþr eþr meiri.

Ef maþr dregr scip annars mannz or nausti sino, hann a sva at festa, sem þa mundi hann, ef hann ætti.

II Capituli.

Um hafscip.

Ef II menn eigo hafscip saman, oc vill annar i för bua, enn annarr vill eigi, þa scal sa er i för vill bua scipit, fara at

risque du navire et paiera le dommage qui en résultera. Si le dommage excède cinq onces, il sera puni de l'exil.

Ceux qui, de leur propre volonté, prendront le navire d'un autre et s'en iront dessus en pleine mer, ou, s'ils côtoient le rivage, qui navigueront au-delà de trois domaines situés de l'autre côté, seront punis du bannissement, et la poursuite aura lieu comme en cas du plus grand vol de chevaux (1). Si le coupable navigue à une moindre distance, il subira une peine pécuniaire et l'amende de l'injuste usurpation. On convoquera cinq habitans du lieu où le délit aura été commis.

Si le vent enlève un navire et le lance contre un autre, celui-ci qui avoit, sans droit, entouré de palissades le navire ainsi lancé (2), supportera la perte de l'un et de l'autre. Il en est de même si les matériaux de quelqu'un heurtent un navire.

Celui qui prend les rames ou les agrès d'un autre navire, mais qui les restitue ensuite, sera puni d'une amende; s'il se les approprie, il sera coupable de vol et paiera le double. Celui qui cause un dommage quelconque à un navire paiera l'amende du tort commis injustement, et réparera le dommage. Si le tort excède la valeur de cinq onces, il sera exilé.

Celui qui déplace le navire d'un autre, de sa propre station, doit l'attacher avec autant de soin que s'il lui appartenoit.

Chapitre II (3).

Du navire marchand.

Lorsqu'un navire de commerce appartient à deux personnes, si l'une veut l'équiper pour naviguer, tandis que l'autre s'y refuse, celle qui veut expédier le navire doit

(1) On a pu déjà remarquer que, dans les lois du Nord, les règles sur l'usage et la location des chevaux étoient semblables à celles qui concernoient les navires. Le chapitre XXXII de la section VII du Grágás, t. I.er, page 432, détermine la peine encourue par celui qui a pris indûment le cheval d'un autre. La distance parcourue par le ravisseur servoit à distinguer le *major* et le *minor equitatus*. Le premier étoit puni de l'exil; le second, de l'amende.

(2) Je crains de n'avoir pas bien rendu le texte, que les éditeurs de 1829 traduisent par *sursum elatam navim muniens utriusque periculum sustineat.* Je me suis guidé sur le chap. XXVII du Jons-bog.

(3) Ce chapitre contient diverses dispositions dont quelques-unes sont dans les chap. XVIII, XXIII et XXIV du livre VIII du Gulaþing de 1274, et dans le chap. II du Statut de Berghen. Voir ci-dessus, pag. 25 et 27.

finna þann, er scip a meþ hanom, oc beiþa hann meþ vatta at coma til scips XIV natta fresti, oc þess at hann jati (lati) honom uppi virþing um scipit, þa sem buar virþa, oc þat scipti, sem þeir scipta. Hann scal qvadda hafa V bua landeigendr, þá er næstir bua scipino V nottom fyrr, enn þeir scolo scipta, þa bua er rettir se i qviþom, oc at herum, at þeir scyli meta, oc virþa viþ eiþ, scip þat meþ þeim, oc allt þat reiþi scolo buar þeir enir sömo meta, er þvi scipi fylgir, bæþi viþo oc vatnker, oc ackeri, oc sva allt, er þeir eigo baþir saman. Buar scolo virþa scip þat til vöro, eþr til brennz silfrs, oc virþa þann dag, sem þeir voro qvaddir. En lengr er þeir hafa virt scipit buarnir, oc scal sa kiosa er fara vildi, hvart hann vill hafa scip eþr verþ. Ef hann vill verþ heldr enn scip, þa scal hann sökia verþit til heimilis hins XIV natta fresti, oc ef hann kyss scipit, þa scal hann gialda verþ hinom VII natta fresti þar at scipino.

aller trouver son copropriétaire, et, en présence de témoins, le requérir de se trouver au navire dans le délai de quatorze nuits, afin de s'accorder sur l'estimation qu'en feront des voisins, et sur la licitation. Il convoquera, cinq nuits avant le terme indiqué, cinq habitans voisins, qui devront, sous les rapports de leurs liaisons avec les intéressés, avoir les mêmes qualités que les jurés, à l'effet d'estimer le navire, après avoir prêté serment. Ils estimeront aussi tous les accessoires du navire, les cordages, les agrès en bois, les vaisseaux propres à contenir l'eau, les ancres, en un mot tout ce qui est commun entre les deux copropriétaires. L'estimation sera faite suivant ce que le navire vaut en monnoie légale ou en argent pur; les estimateurs la termineront le jour même qu'ils l'auront commencée. L'estimation achevée, celui qui a l'intention d'entreprendre le voyage aura le choix de garder le navire ou de recevoir sa part du prix. S'il préfère ce dernier parti, il doit se présenter dans le délai de quatorze nuits au domicile de son copropriétaire pour la lui demander; s'il préfère de garder le navire, il paiera au bout de sept nuits la part de copropriétaire.

Ef buar ero qvaddir til at virþa scip oc ero þeir scyldir til at fara, enn utlegþ varþar þeim, er eigi coma til, oc scal döma virþingina a hendr þeim XIV nottom eptir vapnatac, oc varþar þa fiörbaugsgarþ, ef þeir coma þa eigi til. Ef buar coma til III, þott sumir comi eigi til, þa scal qveþia griþmenn til, at virþa meþ þeim, sva at V se allz.

Les habitans convoqués pour estimer le navire sont obligés de comparoître; ceux qui ne comparoîtront pas paieront une amende, et le juge leur enjoindra de comparoître au bout d'un délai de quatorze nuits, à compter du jour de la clôture des comices; à défaut par eux d'obéir, ils seront punis de l'exil. S'il ne comparoît que trois d'entre eux, et si les autres font défaut, les présens ont le droit d'appeler des ouvriers pour concourir avec eux à l'estimation, de manière qu'elle soit faite par cinq personnes.

Þat er mælt um þau scip, er her ero um vetrinn, eþr um þau, er sva snemma coma ut, at raþrum verþr a at sökia et sama sumar buana um þat, ef þeir varna lögsciptis. Ef styrimaþr varnar sciptis um scipit, oc gerr eigi handsala, þa scal sva sökia hann, sem buana, oc slict varþar honom, sem þeim. Ef eigi er raþ-rum at at sökia et sama sumar, þa varþar þeim þegar fiörbaugsgarþ, styrimanni, er hann er beiddr sciptis oc varnar hann oc sva

Ces règles concernent les navires qui hivernent dans ce pays, ou ceux qui reviennent à une époque assez opportune pour que, dans le même été, l'action dont il est parlé ci-dessus puisse être intentée contre les habitans qui refusent de procéder au partage. Lorsque le patron du navire (dont il est copropriétaire) refuse de procéder au partage et ne le réclame pas, on agira contre lui de la même manière que contre les autres, et il encourra la même peine. Si, par l'effet de ces incidens, il n'est pas possible de faire le partage dans le même été, la peine de l'exil

buonom, ef þeir ero qvaddir, oc coma þeir eigi.

Ef maþr lætr eigi (uppi) sciptit um scipit, þa scal sa þeirra, er fara vill, fara sva at malino, sem þa at hinn leti uppi sciptit, enn alengr er buar hafa virt scipit, þa scal hann selia verþ i hönd einom þeirra buanna, VII natta fresti, þaþan fra er þeir virþo, oc verþ hans þa scipit, enn hins verþ.

Ef styrimenn vilia baþir fara, oc scilr þa um hald, eþa vilia þeir eigi saman eiga scipit, þott þeir vili kyrrir vera baþir, oc scal fara at virþingo, sem talit er aþr, enn þeir scolo luta, hvarr scip scal hafa eþr verþ.

Ef maþr festir verþ fyrir scip oc hefir eigi reitt, þa scal hinn halda abyrgio scipino til þess, er dregit er scipslengþ.

Ef maþr lætr framdraga hafscip at osatt þess, er a scipit meþ honom, oc varþar þat fiörbaugsgarþ. Ef maþr ferr a brot meþ, oc varþar þat scoggang. Bæþi um framdratt scips oc brotför þess, scal qveþia IX bua a þingi, þa er næstir bua höfninni.

Ef maþr tecr fleiri menn til scips sins, enn scip beri vöro þeirra, oc scolo þeir afganga, er siþarst coma til scips meþ föt sin, oc minnzt bua at scipino. Styrimanni varþar utlegþ viþ hvarn þeirra, er fari hafa tecit, oc af urþo at ganga. Menn scolo afganga til þess, er scip er fört. En þeir er afganga scolo hafa leigor þær er þeir scyldo reiþa, oc sva þat er þeir hafa reitt til buþar-gagna, eþr til strengiar. Þa er scip at farlögom hlaþit, er þat er fim-deillt, þrir lutir i kafi, enn II fyrir ofan vatn, oc mæla i miþio scipi.

sera prononcée et contre le patron qui a refusé le partage provoqué, et contre les habitans qui n'ont pas répondu à la convocation.

Lorsqu'on n'est pas tombé d'accord sur le partage du navire, celui qui désire naviguer au loin peut agir de la même manière que si le partage avoit été consenti; et lorsque l'opération aura été terminée, il remettra la part du prix de son associé à l'un des estimateurs dans un terme de sept nuits, à compter de l'estimation, au moyen de quoi il gardera l'autre moitié du prix du navire.

Si l'un et l'autre des copropriétaires veulent employer le navire à un voyage, mais s'ils ne sont pas d'accord du lieu où il faut aller, ou s'ils ne veulent plus rester en communauté, encore bien qu'ils n'aient ni l'un ni l'autre intention de faire un voyage, l'estimation aura lieu ainsi qu'il vient d'être dit; mais le sort décidera à qui le navire sera attribué, à la charge de payer l'autre.

Lorsqu'un des deux se sera accordé sur le prix, mais qu'on ne le lui paiera pas, le risque du navire sera supporté par l'autre.

Celui qui a déplacé un navire commun malgré son copropriétaire, sera puni de l'exil; et s'il l'emmène, il sera proscrit. On appellera pour prononcer neuf habitans du lieu.

Lorsqu'un patron a admis dans son navire un plus grand nombre de personnes qu'il n'en peut contenir, ceux qui y ont apporté leurs effets les derniers doivent se retirer, ainsi que ceux qui sont les moins capables de porter secours en cas de besoin. Le patron devra payer l'amende à ceux qui seront obligés de se retirer. Ils se retireront jusqu'à ce que le navire ne soit chargé que de ce qu'il faut pour naviguer sûrement. Ceux qui se retireront recevront pour indemnité une somme égale au fret convenu, et en outre ce qu'ils auront déboursé pour le louage des emplacemens et les cordages. Suivant les règles du droit, le navire est assez chargé si, en le divisant en cinq parties, trois sont enfoncées dans la mer et deux sont au-dessus de l'eau. Cette vérification doit être faite au milieu du navire.

Ef menn coma eigi til scips, þeir er fari hafa tekit, þa varþar þeim utlegþ viþ styrimann oc handsalsslit, enda eigo styrimenn heimting til leigna, oc til allz þess, er þeir verþa asattir. Ef þeir cyþa scipit sva at ofört se, þa varþar fiörbaugsgarþ þeim öllom, er sva ganga af, at þvi berr auþnina.

Ef menn ero qvaddir til scipsdrattar VII nottom fyrir eþr meira meli, oc coma eigi til, varþar þeim utlegþ. Rett er at qveþia a manna motom, oc qveþa a utmerki oc rett þott heilact se. Þeir scolo scyldir allir til at fara, böndr þeir er þingfararcaupi eigo at gegna, oc eigi ero einvirkiar. Þeir scolo fara meþ huscarla sina, nema smala menn. Ef böandinn dvelr huscarl sinn fra, þa utlagaz hann, en hinn elligar. Griþmenn scolo sialfir fa ser hross, ef þeir eigo til, ef þeir eigo eigi til hross, þa scal boandi fa þeim hross. Eigi er boanda scylt at fa griþmanni hross aþr VII vicor ero af sumri, oc eigi siþarr enn IV vicor lifa sumars. Sva scal bua qveþia, at allir spyri eþr göra þeim orþ ella, þar er fyrþir ero fyrir, eþr sund, þa scal boandinn fa þeim scip, enda ero þeir scyldir at fara, þott styrimenn fai þeim. En styrimenn scolo föþa þa i tvav mal. Styrimenn eigo hrofi at sciota, oc hlunn til at fa, oc festar, oc umbua at öllo viþ haseta fullting. Nu coma menn til scips drattar, oc firra þeir sic utlegþ, ef þeir taca a festom þrisvar, af öllo afli sva at styrimenn ero tilbunir. Ef scip gengr eigi upp, þa abyrgiaz þeir scipit, er at lögom ero tilqvaddir, oc eigi coma til. Þar er stefno-staþr i höfninni viþ þa er fari hafa tekit, oc eigi coma til, enda er rett at lysa at lögbergi þær sacir, oc sökia et sama sumar. Þar scal qveþia til heimilisbua V a þingi þess er sottr er, nema menn eyþi scip fyrir styrimönnom, þa scal qveþia til hafnarbua IX a þingi, oc sva at virþa scaþa þann, ef scip lestiz

Si ceux qui ont stipulé le droit de charger sur un navire, ne s'y rendent pas au moment fixé, ils seront tenus à des dommages-intérêts envers le patron, et à l'amende de la convention enfreinte; le patron pourra en outre exiger d'eux le fret et tout ce qui lui a été promis. Si, par suite de leur absence, le navire ne peut faire le voyage, ils seront punis de l'exil, quand ce fait aura été prouvé.

Ceux qui, ayant été appelés plusieurs nuits à l'avance pour mettre le navire à la mer, ne comparoîtront pas, seront punis d'une amende. Il est permis de faire cet appel dans les assemblées, quoiqu'à des jours de fête, en se conformant à l'usage local pour les signaux. Tous les paysans assujettis au paiement du tribut des comices, et qui ne sont pas dans l'état de domesticité, seront tenus de comparoître; ils devront amener tous les gens à leur service, à l'exception des bergers. Si un paysan retient un homme de son service, il sera puni de l'amende; mais elle sera payée par cet homme, s'il a refusé de marcher. Les gens attachés au service seront tenus d'employer leurs chevaux, s'ils en ont; autrement, le paysan fournira les siens. Un paysan n'est pas tenu de fournir ainsi ses chevaux, ni avant la fin de la septième semaine de l'année, ni lorsque l'été n'a plus que quatre semaines. L'avertissement doit être donné au paysan d'une manière telle, que par le requérant, ou par tout autre, il puisse bien connoître la convocation. Lorsqu'il faut traverser un golfe ou un détroit, les maîtres doivent donner à leurs serviteurs un navire pour faire cette traversée. Les patrons, après qu'ils ont ainsi livré leurs navires, n'en sont pas moins tenus d'être présens; ils doivent fournir tous les jours le déjeûner et le dîner des hommes. Ils doivent établir les machines à transport, les rouleaux et les câbles, et aussi fournir l'aide de leurs matelots. Ceux qui se présenteront pour transporter le navire seront exempts d'amende, si, après que les patrons ont tout préparé, les cordages résistent trois fois, de manière que le navire qu'on veut tirer ne puisse être remué. Tous les risques seront pour le compte de ceux qui, ayant été convoqués, ne se sont pas rendus. Il est permis de porter ces espèces d'actions à la roche du jugement dans le même été. On appellera cinq habitans du lieu, à moins que le navire ne soit totalement dégarni de matelots, auquel cas on en appellera neuf, à l'effet d'estimer le dommage résultant de ce

af þvi at menn coma eigi til scipsdrattar, sem qvaddir ero.

que le navire a éprouvé de dommage par l'absence de ceux qui avoient été convoqués pour le transporter.

Þar scolo menn halda til hafna, er scipa uppsat hafa verit fyrir, ef comaz mego, oc eigo þeir at neyta þar vatz oc haga, bæþi þeir oc sva þeir menn, er til caupa coma viþ þa. Scalat enn sami maþr þar lengr vera til caupa viþ þa samfast enn III nætr meþ hross sin.

Les navigateurs aborderont au lieu où les navires sont ordinairement mis en station, s'il leur est possible d'arriver jusque-là. Ils auront l'usage des eaux et des champs, ainsi que ceux qui viendront avec eux pour faire le commerce. Ils ne pourront faire paître leurs chevaux plus de trois nuits.

Allir menn scolo gialda hafnartoll, nema Noregsmenn, öln vaþmals eþr ullarreyfi, þat er VI göri hespo, eþr lambsgæro. Landeigandi scal þat fe hafa, enda scal hann fa husrum til reiþis þeira, enda scolo styrimenn reiþa uppsatzeyri landeiganda IX alnar fyrir scip. Hann scal bua um scip sitt torfi oc grioti, oc vinna þau verc þar a landi hins, þar er hvarki se acr ne engi. Hasetar eigo at veita liþ styrimanni, oc bera vöro hans a scip oc af. Þeir scolo fylgia scipi hans til hlunnz, oc biþa hans XIV nætr at þvi, enda föra reiþi til hirzlo meþ hanom.

Tous, à l'exception des Norvégiens, paieront le droit de rivage, savoir : une aune de drap commun, ou une toison de l'espèce de celles dont six sont nécessaires pour former un *hespo* (1), ou une toison d'agneau. Ces objets seront payés au propriétaire du fonds qui recevra les agrès dans ses bâtimens, et les patrons paieront à ce propriétaire, pour loyer du lieu de station, neuf aunes par chaque navire. Chaque patron pourra, pour garantir son navire, prendre de la terre et des pierres dans l'héritage d'autrui, si ce n'est ni un fonds labourable, ni un pré. Les matelots aideront le patron à porter et à débarquer les marchandises. Ils l'aideront à transporter le navire, et, à cet effet, ils l'attendront pendant quatorze nuits. Ils l'aideront à déposer les agrès et apparaux dans le lieu destiné à leur conservation.

Styrimenn scolo bua sva scip sitt at öllo at væl se fort at reiþi öllo, oc at vatni, eigi minna vatn, enn VI menn se um salld.

Les patrons devront, sous tous les rapports, tenir leur navire en état de bien naviguer, tant en le garnissant d'agrès qu'en le fournissant d'eau. La quantité d'eau ne pourra être moindre que celle d'une amphore pour six hommes.

Styrimenn eignaz buþar-gagna leigo, þegar er neytt er buþargagna, en scips halfa, þegar er þeir hafa segls neytt, enn alla, þegar er þeir coma til annarz landz sva at nes ganga af megin landi ut um scutstafn þeim, eþr i ackeris sat.

Lorsque l'usage des abris sera terminé, le loyer en sera dû aux patrons; ils recevront une partie du fret lorsqu'ils mettront à la voile, et le reste lorsqu'ils seront arrivés, soit à une terre étrangère assez près pour que la poupe ait dépassé les promontoires du continent, soit dans un lieu propre à jeter l'ancre.

Ef menn ero sva staddir i hafi, at meiri lut manna þyckir raþ at casta, þa scal þvi fyrst casta, er ofarst er höfga voro, enn jamt scal allra scaþi verþa, þat er castat er, þott fair hafi att. Alla

Si, lorsqu'on sera en pleine mer, on est réduit à une telle extrémité, que la majorité de l'équipage juge nécessaire de faire jet, on sacrifiera d'abord les marchandises de poids qui sont sur le dessus du navire. Les choses jetées, lors même qu'elles appartiendroient

(1) Dans l'impossibilité où j'étois de bien rendre le mot *hespo*, je l'ai conservé. La traduction latine dit : *vellus unicum, quorum sex faciunt gyrgillum.*

aura scal jamt scerþa. Sa maþr er eigi vill reiþa scaþa bötr þeim, er atti þat er castat var, varþar utlegþ, oc gialda tvav slic, sem til hans com i gialdino. Rett er at stefna þeim mönnom þar, er þeir bera föt sin af scipi, enda er rett at lysa at lögbergi, ot sökia et sama sumar.

à un petit nombre, seront payées par une égale contribution sur tous, qui sera répartie sur toutes les choses chargées en raison de leur valeur. Celui qui s'y refusera sera puni d'une amende, et paiera le double de la contribution à laquelle il étoit tenu. Les refusans qui enleveront leur chargement seront poursuivis, et l'on pourra dans le même été porter la cause à la roche du jugement.

Hverr maþr scal huþir fa um vöro sina sva at jammargir seckir se undir jammikilli huþ.

Chacun des navigateurs devra fournir les couvertures nécessaires pour garantir ses marchandises, de manière que tous les sacs soient couverts également par des peaux.

Ef maþr höggr scylihögg a hafscip manz, oc varþar fiörbaugsgarþ, oc sva hvatki er maþr meiþir at scipino, eþr at reiþino, eþr at viþom, nema v aura scaþi se agörr eþr meiri, þa varþar scoggang; þat er stefno söc, oc scal qveþia til heimilisbua IX a þingi þess er sottr er.

Celui qui fait au navire d'un autre un dommage qui le met hors d'état de naviguer sera puni d'exil; quant à celui qui cause un moindre dommage au navire et aux apparaux, il ne subira cette peine que si le tort excède la valeur de cinq onces. La cause sera jugée par neuf habitans réunis en comices (1).

Jafnscylt er bæþi at draga scip upp oc fram, ef at lögom er til qvatt. I höfninni at scipi er stefnostaþr viþ þa menn, er eigi coma til scipsdrattar. En til saca þeira scal qveþia a þingi v heimilisbua þess er sottr er. Eigi ero menn scyldir optar a eino sumri enn eitt sinn, at fara til scipsdrattar ens sama scips. Slict et sama er mælt um framsetning scips.

Ceux qui seront appelés d'une manière légale pour tirer le navire à terre ne peuvent s'y refuser. L'espace entre le port et le navire est un lieu convenable pour citer ceux qui, ayant été appelés pour le mettre à terre, ne comparoissent pas; on appellera, pour juger cette cause, cinq habitans du lieu. Nul ne peut être requis plus d'une fois par été pour tirer un navire à terre. Il en sera de même pour la mise d'un navire à la mer (2).

EXTRAIT DU JONS-BOG.

FARMANNA-LOG (3).

Capituli I.

Umm löglega fartekiu.

So ein er lögleg fartekia en einge önnur, ad í hönd skal taka styremanné edur

Chapitre Ier. (4).

De la légalité des affrètemens.

La seule location valable d'un navire a lieu lorsque le patron ou son mandataire

(1) On trouve des dispositions semblables dans le commencement du chapitre XC de la section VIII.

(2) C'est effectivement ce qu'on lit dans un paragraphe du chapitre IV, que je n'ai pas recueilli, parce qu'il ne dit rien de plus, et que le reste est étranger au droit maritime.

(3) Ce livre est le huitième. Le titre signifie : *Droit maritime.* Il est en grande partie conforme au Droit maritime de Berghen; mais je n'ai pas cru devoir omettre les chapitres qui se ressemblent : des doubles emplois m'ont paru préférables à des renvois fatigans pour le lecteur.

(4) Ce chapitre est identique avec le chapitre I.er du Droit maritime de Berghen et Drontheim.

hanns löglegum umbodsmanne, og nefna vitne vid II edur fleire, og seige sa til ahafnar sinnar er fare tekur, en hinn til leígu burdar er skip byggír. En ef þa skilur á um kaupmála sinn þa hafe sa sit mál er vitne fylger, og bera þeir so og sveria epter at vid heyrdum ord yckur, beggia og voru þid þa sátter og samkaupa um fartekiu, so um lest og leigu, þa er þad vitne lögloga bored, og ad lögfullu far teked epter farmanna lögum riettum.

légitime, et celui qui voudra prendre ce navire à loyer, mettent la main l'une dans l'autre en présence de deux témoins ou d'un plus grand nombre, en déclarant la quantité des marchandises qui doivent être transportées et le prix du transport. S'il s'élève quelque différend sur l'exécution de cette convention, il sera décidé en faveur de celui dont les témoins déclareront sous la foi du serment : « Nous avons entendu les paroles de vous deux, lorsque vous avez fait « votre accord pour le transport des mar« chandises et le prix à payer pour ce trans« port. » Le témoignage qu'ils en donneront sera irréfragable et sera décisif, conformément aux lois.

Capituli II.

Hversu skip skal fært vera.

Skip þat er ausa þarf þrisvar á tveim dögrum þat er talt fært í allar farar, nema hásetar vile lyta lekara skipe. En ef styremenn láta ausa skip um nætur á launfyre hásetum, þa heyrir þat til svika vid þa, og eiga styremenn ad bæta þann skada allann er af þvi giörest, hvert sem þad er umm fiör manna edur fé edur hvertveggia, þvi ad huer a þad fals at bæta sem sialfur giörir. Nú er farmur a skip komen, föt og madur og dryckur, han skal eige minne enn II menn hafe III biórverpla med vatn, og allt annat þad sem til er ætlad, og ef þa synest hásetum sem skip sie ofladed under þeim. en styremenn kalla mundanga laded vera, þa skolu þeir nefna II styremenn af ödrum skipum ef til eru. Nú ef þeir vilia þvi til guds skióta, ad þeir villdu fara a so lödnu skipe jafnlánga leid, þa eiga hásetar ei ad vanda um þa lödslu, og fare þa vid so búet. Enn ef þeim styremönnum af ödrum skipum þiker ofladet skip, þa skolu styremenn af bera alla sina vöru, adra en þa er þeir hafdu ætlad til reida kaups, þvi ad skip er hverge fört ef reida skortir.

Chapitre II (1).

Du navire qui est en état de faire tous les voyages.

Le navire qu'il n'est pas nécessaire d'épuiser d'eau plus de trois fois en vingt-quatre heures, sera considéré comme en état de naviguer; les matelots pourront cependant se contenter d'un navire moins étanché. Si un patron prend des moyens pour épuiser le navire pendant la nuit en secret, ce fait sera considéré comme fraude au préjudice de ceux qui doivent monter le navire, et le patron devra seul réparer le dommage qu'ils en éprouveront dans leurs personnes ou dans leurs biens : car quiconque a commis une fraude doit réparer le tort qui en résulte. Une fois qu'on a placé sur le navire les marchandises, les hardes, les vivres et la boisson (laquelle doit être en une quantité telle qu'il y ait trois tonnes pour deux hommes) (2), si les matelots prétendent que le navire est trop chargé, tandis qu'au contraire le patron soutiendra qu'il ne l'est que convenablement, on appellera deux patrons d'autres navires, s'il s'en trouve : s'ils déclarent qu'ils n'hésiteroient pas à faire, avec un navire portant un pareil chargement, un voyage semblable à celui que l'on se propose, les matelots ne doivent plus continuer la contestation, et ils seront obligés de partir sans plus long débat. Mais, si les deux patrons appelés trouvent que le navire est trop chargé, le patron sera obligé

(1) Ce chapitre ne reproduit qu'une partie du chapitre II du Droit maritime de Berghen et Drontheim.
(2) Cette explication ne se trouve point dans le Droit maritime de Berghen et Drontheim. On trouve une règle semblable dans le chapitre II de la section VIII du Grágás. Voir ci-dessus, page 66.

En ef skip er þa en ofladet, þa skal sa fyrst af ganga og af bera, er efstur tok fare, og hver ad ödrum er teket hefur, til þess er þeim sikir mundanga ladit, er þessu mál skolu skipta, og til voru nefndir. En ef styremenn af ödrum skipum eru ei so nær, ad þeim meigi vid koma, þa skal bændur til nefna, þa er næster búa, og hellst hafa vit til, og vanir eru í kaupferdum, ad skyra þetta mál, eptir þvi sem fyrr seiger. En hverium þeim manne er af skipe geingur med föt syn og fe, þa eru styremenn skylldir ad fá þeim föruneyta jafn-got til þess lands sem þeir höfdu sig til ætlad. En ef þad fæst ei þa greide styremenn þeim slyka leigu sem þeir skylldu taka af þeim, ef þeir före þingat sem þeir, höfdu sier fare tekit, og giallde aptur leigu slyka sem hiner höfdu edur af höndum greidt.

d'en tirer ses marchandises, à l'exception de la partie destinée à acheter des agrès; car, si le navire étoit privé d'agrès, il ne pourroit naviguer. Si, nonobstant ce déchargement, le navire est encore trop chargé, celui qui a fait le dernier contrat d'affrétement devra retirer ses marchandises, et, s'il est nécessaire, le chargeur qui le précède immédiatement, et ainsi de suite jusqu'à ce que le navire paroisse n'être pas trop chargé, au jugement de ceux qui ont été appelés pour vider ce différend. Si l'on ne trouve point de patrons d'autres navires pour prononcer, on appellera des habitans du lieu instruits dans le commerce et dans ce genre de négociation. Le patron devra procurer à ceux qui seront obligés de sortir de son navire avec leurs effets et marchandises, un autre moyen de les transporter dans le lieu pour lequel la convention avoit été faite; sinon il devra leur payer une somme égale au fret qu'il avoit reçu d'eux, ou leur restituer ce qu'ils auroient payé d'avance.

Capituli III.

Umm skips uppsdtur.

Þa er styremenn vilia skip sitt framm setia edur upp, þa skal hann skiera bod upp VII nottum fyre, og so vyda bera láta, sem hann þikest þurfa. Enn hver sa bonde er þad bod kiemur til, er skylldur til ad fara og húskarlar hanns, nema saudamadur. En hver er ei kiemur forfalla laust, er sekur II aurum vid Kong. En ef bonde dvelur húskarl sinn fra þessare ferd, þa svare han þeirre sekt er vid liggur. En griþmenn skulu sialfer fá ser eyke ef þeir hafa til. En ef þeir eyga ei til, þa skulu bændur fá þeim eyke ef þeir eiga til. Ei eru bændur skyllder at fá griþmönnúm eyke fyrr en VI vikur eru af sumre, og eige syþar en IV vikur lifa sumars. En þegar bod kiemur, þa eru aller skyllder ad fara. Ef skip er í öræfe komed, þar sem fyrder eru fyre edur sund, þa er bonde skylldur ad fá þeim skip ef han hefur til. Enda eru þeir skyllder ad fara, þo ad styremadur fæ þeim

Chapitre III (1).

Du chargement d'un navire.

Les patrons qui veulent charger ou décharger leurs navires doivent envoyer, sept nuits à l'avance, un message, qu'ils feront porter dans le voisinage aussi loin qu'ils jugeront nécessaire. Chaque paysan auquel parvient ce message est obligé de marcher avec ses gens de travail, excepté les bergers; et celui qui ne se rend pas, sans justifier d'excuse légitime, encourt une amende de deux onces d'argent envers le roi. Si un paysan empêche un de ses gens de travail de se rendre à l'appel, il répondra du tort qui en résultera. Les gens de travail doivent fournir les chevaux nécessaires, s'ils en ont; s'ils n'en ont point, le paysan doit fournir ceux qu'il possède. Les paysans ne sont pas obligés de fournir des chevaux à leurs hommes dans les six premières semaines qui précèdent l'été, ni après les quatre semaines qui le suivent. Lorsque le message arrive, tous sont obligés de marcher. Lorsque le navire est échoué sur un lieu non habité, où l'on ne peut se rendre qu'en traversant un bras de mer, les maîtres doivent fournir à leurs gens une embarcation, s'ils en possèdent. Ils sont aussi forcés de marcher si le patron du

(1) Ce chapitre ne se trouve point dans le Droit maritime de Berghen et Drontheim. Le fond en a été emprunté du Grágás, section VIII, chapitre II. Voir ci-dessus, page 65.

skip. Eru og styremenn skyllder ad ala þa menn í II mál er ei meigu fara tvyveigis heim fra skipdrætte edur heim ad kvöllde. Styremenn eigu ad giöra hroof ef þeir vilia, so og ad skiota hlunne, og festar til ad fá, og um skip ad búa ad öllu med háseta fulltinge. Styremenn eigu og ad feria þa menn heim, er fara eigu yfer fiörd edur ár ofærar, ella eru þeir seker halfre mörk hver, halft Konge en halft þeim er til skipdráttar voru kvadder, og hafe þo skip ad osekiu, og ábyrgist ad öngú. Þa skulu menn þa á festum taka er styremadur vill, og leita vid þrisvar af öllu afle, og ef þa geingur ei skip upp eidur út, þa eru þeir aller oseker er þar eru vid, þo ad ecke giöre þeir þar meira ad og sia menn tilkvadder í ödru sinne ef þarf. En þeirra abyrgd er a skipe sem heima sátu löglega tilkvadder, og þo seker sem fyrr vottar.

navire leur fournit une embarcation. Les patrons doivent également donner deux repas par jour aux hommes qui sont trop éloignés pour aller deux fois par jour du lieu du travail à leur domicile. Les patrons doivent fournir les machines à transporter, les rouleaux et les câbles, et le secours de leur équipage. Ils doivent aussi reconduire chez eux les hommes qui ne pourroient retourner à leur demeure qu'en traversant des bras de mer ou des rivières non guéables, sous peine d'une amende d'un marc, dont moitié au profit du roi, et l'autre moitié au profit de ceux qui ont été appelés pour mettre le navire en état. Ceux qui se présentent pour transporter le navire ne sont responsables de rien, si, après que le patron a tout préparé, les cordages à tirer résistent trois fois, quoiqu'on ait employé tous les efforts, et que le navire ne puisse être remué. Dans ce cas, ceux qui se sont présentés sont tous libres, nonobstant qu'ils ne puissent réussir et qu'il soit nécessaire d'appeler des hommes une autre fois. Tout le risque est pour le compte de ceux qui, ayant été légalement requis, ne se sont pas présentés, et ils doivent payer l'amende, ainsi qu'il a été dit.

Capituli IV.

Nær skiparar skulu til skips komner.

A þeim deige er styremadur vill útt leggia, þa skolu aller skiparar tilkoma forfallalaust. Enn þad eru forföll sem lög votta. Enn þegar þar kiemur skutstafn sem ádur var frammstafn, og horfer skip a leid, þa á styremadur skip leigur allar, nema hann vili betur giört hafa, hvad sem af skipe verdur sydann, nema þau skip setiest hier upp sem ætla til Noregs, þa skulu þeir byda biriar til Mariumessu sydare, þvi ad hiedann skal eige sydar sigla.

Nú þo ad skip setiest þa upp, þa skal öllum vist far ad vore þeim er teked hafa

Chapitre IV (1).

Quand les hommes de l'équipage doivent être rendus sur le navire.

Tous les hommes de l'équipage doivent être rendus sur le navire le jour déterminé par le patron, à moins qu'ils n'aient pour excuse la force majeure; on ne doit admettre que les causes déterminées par la loi. Lorsque le navire sera disposé de manière que la poupe soit à la place où étoit la proue (lorsqu'il tenoit au rivage), et que le navire a reviré de bord pour aller en mer, tout le fret est acquis au patron, quelque chose que le navire éprouve dans la suite, à moins qu'il ne consente une diminution; sauf le cas où un navire destiné pour la Norvége seroit contraint de rester ici (en Islande): alors il devra attendre le vent jusqu'à la dernière fête de Sainte-Marie; car après cette époque on ne doit point mettre à la voile.

Néanmoins tous ceux qui auront arrêté un passage sur un navire pourront y

(1) Ce chapitre contient presque littéralement la seconde partie du chapitre II du Droit maritime de Berghen et Drontheim, quelques règles semblables au chapitre III de la même loi, et une disposition du Gulaþing de 1274, qu'on trouve ci-dessus, page 25.



fyre þa leigu er þeir greiddu fyrra sumaret. Deya og nockrer þeir sem sier hafa fare teked edur fara ei þa eignast styremadur þa leigu alla er þeir skylldu hid fyrra sumaret greidt hafa. Einge Islendskur madur skal hiedann fara med minna fé, en hann hafe til tyu hundrada. Sekur mörk vid Kong sa er vid þeim tekur, enn annare mörk sa er fare tok, nema hann þióne, edur fara til skóla, edur fare fyre nockra naudsyn, þa er riett ad flytia þo ad all-lyted fé hafe.

faire le voyage au printemps suivant, pour le fret qu'ils auront payé l'été précédent. Si quelqu'un des affréteurs décède ou renonce à partir, le patron aura droit au fret convenu avec eux. Aucun Islandais ne doit voyager au dehors, s'il n'a dix quintaux de bagage. Celui qui recevra un passager avec une moindre quantité, paiera, ainsi que ce passager, au roi, une amende d'un marc, à moins que cet individu ne soit serviteur, qu'il ne voyage pour s'instruire ou pour toute autre nécessité; car, dans ce cas, il est juste de le transporter, quelque peu considérable que soit sa pacotille.

Capituli V.

Umm hafner.

Þar skulu menn til hafna hallda sem skipa uppsát eru fyre, ef þeir meigu komast. Þar eigu þeir af grafa fyre hlunne og giöra hróf, og hlada vegg fyre skip sitt, vatns ad neita, og haga, og so þeir menn er þángad koma til kaupa vid þa, nema þeir sie leingur enn III nætur þar med eyke syna, þa bæta landnáme þeir er til kaupa koma. Aungvann tol skulu kaupmenn greida fyre þetta.

Chapitre V (1).

Du port.

Les navigateurs aborderont dans les lieux où les navires sont ordinairement mis à terre, s'il leur est possible d'y parvenir. Ils peuvent y planter les étais de leur navire, et le garantir par des palissades; ils peuvent aussi tirer parti du sol pour avoir de l'eau et pour le pâturage. Ceux qui viendront faire le commerce avec eux auront le même droit, pourvu qu'ils ne s'y arrêtent pas plus de trois nuits avec leurs chevaux; car alors ils seront tenus de payer l'amende dite *landnam* (2). Les marchands ne paieront aucun droit pour l'usage de cette faculté.

Capituli VI.

Ef styremadr seiger twennr til hvert hann sigla vil.

Ef menn taka sier fare af styremann, og seiger han sitt hverium hvert hann vil faret hafa. Nu þar sem leid skilur og vill hver þangat fara sem sier tok fare, og hæfst upp þræta med þeim, þa skulu þeir sitt mál hafa er fleire eru, þo ad einum auke, enn styremadr skal engú umráda. Enn ef hverer verda jafn marger, þa skulu þeir bera hlute í skaut og hluta, og skulu þeir rada er hlutur fylger. Nu vilia þeir af

Chapitre VI (3).

Si le patron indique plus d'un lieu où il se propose d'aller.

Lorsque plusieurs personnes ont fait une convention du transport avec un patron qui a indiqué à chacune d'elles, d'une manière différente, la route et le terme de sa navigation, de manière que chacune prétende que ses marchandises doivent être conduites dans le lieu convenu avec elle, on doit se conformer à l'opinion de la majorité, encore bien que l'avis décisif ne l'emporte que d'une voix; celle du patron ne sera pas comptée. S'il y a partage égal de voix, le sort en décidera, de manière que l'avis auquel le sort aura été

(1) Ce chapitre ne se trouve point dans le Droit maritime de Berghen et Drontheim. Il est emprunté d'une partie du chapitre II de la section VII du Grágás. Voir ci-dessus, page 66.

(2) Le *landnam* étoit une amende, ou plutôt une indemnité, que payoit celui qui commettoit quelque dégât sur le terrain d'autrui. Voir le lexique de Raske, *hoc verbo;* c'étoit même le prix de la simple occupation d'un terrain vague, comme on le voit dans l'*index* du Gulaþing de 1274, page 75.

(3) Ce chapitre est une copie presque littérale du chap. IV du Droit maritime de Berghen et Drontheim.

skipe gánga er lygd var fyre boren lausungar ord, þa skal styremadur gialda mörk hverium þeirra er af geingur skipe, og skip leigur um frammer hann tok af þeim. Enn þær hinum sem epter eru á skipe, skal hann fa so marga menn ad þeir sie vel lidfærer, og hallda þá med synum koste þangat til kaupstadar, sem þeir hafa sier fare teket.

favorable soit préféré. Si les chargeurs que le mensonge ou l'imprudence du patron a induits en erreur veulent quitter le navire, celui-ci devra leur payer un marc d'argent, et en outre leur restituer tout le fret qu'il en avoit reçu d'avance. S'il y en a qui veulent rester, il devra mettre sur le navire le nombre d'hommes nécessaire pour le service, et les nourrir jusqu'au lieu où leurs marchandises doivent être transportées.

Capituli VII.

Umm styremenn.

Ein skal vera styremadr á skipe hveriu, nema a Islands förum, þar meiga fleire vera, styremadur skal þridiúnge meire lest hafa enn hásetar, og þo eige meira upp leggia en háseti, fyre því at hann a þridiúng at hafa til reida kaups sier ef hann þarf. Þad eiga allir hásetar ad flytia, því skal hlada í klofarúm vid siglu.

Styremadur skal leidsögumann til fá, enn aller tulk. Allar lester skulu jafn stórar vera at fullu fare, nema sumum hásetum sie skild miune lest, en eda meire. So skal hver madur hafa margra punda þunga í lest syna, og so mikla vöru sem hann hefir ser fare underteked og leigu fyre fest. Hver madur skal, húder fá yfer vöru syna, so ad jafn marger secker skulu vera under jafn mikille húd.

Chapitre VII (1).

Des patrons des navires.

Il doit y avoir dans chaque navire un seul patron, excepté dans les voyages d'Islande où il doit y en avoir plusieurs (2); ce patron jouira du droit de charger un tiers de plus de marchandises que les autres gens de l'équipage. Ce n'est pas cependant qu'il ait en réalité le droit de faire pour son compte particulier un chargement plus considérable que les autres, ce tiers en sus ne lui étant accordé que pour acheter, si cela est nécessaire, les agrès dont le navire aura besoin (3). Ce chargement par préciput fait par le patron, placé à la proue du navire, doit être transporté gratuitement par tous les intéressés.

Le pilote doit être fourni par le patron; et l'interprète, par les autres intéressés. Tous placeront une quantité égale et proportionnelle dans le navire jusqu'à ce qu'il soit complétement chargé, à moins qu'une convention n'ait établi des proportions différentes en plus ou en moins; alors ces conventions devront recevoir leur exécution. Chacun doit se procurer les peaux nécessaires pour garantir ses marchandises, en sorte qu'il y ait le même nombre de sacs pour chaque peau de la même grandeur (4).

Capituli VIII.

Ef hásete ryfur skipan.

Ef hásete ryfur skipan under styremanne, og verdur hann at því vitnissannur. Ryfur hann innan lands, þa er

Chapitre VIII (5).

Si les gens de l'équipage abandonnent le navire.

Tout homme d'équipage convaincu d'avoir abandonné le navire sans la permission du patron sera tenu de lui payer, à titre

(1) Ce chapitre est au fond le même que le chapitre v du Droit maritime de Berghen et Drontheim.
(2) Cette exception ne se trouve point dans le chapitre v du Droit maritime de Berghen et Drontheim.
(3) Voir la note 3 de la page 35.
(4) Cette dernière disposition, qui ne se trouve pas dans le chapitre v du Droit maritime de Berghen et Drontheim, est empruntée du Grágás. Voir ci-dessus, page 66.
(5) Ce chapitre est le même que le chapitre vi du Droit maritime de Berghen et Drontheim.

hann sekur mörk vid styremann fyre lest hveria er hann afberst. Enn ef hann ryfur skipan under styremanne í Danmark edur í Gautlande, edur Svyþiod, giallde II merkur, adra Konge enn adra styremanne, fyre lest hveria er afberst. Enn ef madur ryfur skipan í Gotlande edur Smálande, edur sunnar á Saxlande, sekur IV mörkum, halft Konge en halft styremanne. Ryfur hann skipan í Einglande edur Skotlande, Orkneyum edur Dyflenne, Færeyum edur Hialltlande, giallde VIII merkur, halft Konge enn halft styremanne. Nu ryfur madur skipan a Grænlande, edur hier á Islande, sa er utlendskur er, edur austur í Gördum, sekur VIII ortugum og XIII mörkum silfurs, halft Konge enn halft styremanne. Nu heiter þegar skipan rofenn, er skipare kiemur eige til skips, med varning sinn, í þær stefnur er adrer shiparar koma, og styremadur giörer rád fyre í og hafa slyk lög öll í heimferd sem þeir höfdu í heimanferd, og skip í allra þeirra abyrgd þar til sem upp er sett, nema styremadur vilie betur giört hafa.

d'indemnité, un demi-marc d'argent pour chaque laste qu'il avoit chargé sur le navire. S'ils rompent leur engagement en Danemarck, en Gothie ou en Suède, ils paieront deux marcs par laste, dont un pour le roi, l'autre pour le patron. Si cette rupture a lieu en Gothlande, en Sammelande ou en basse Saxe, la peine sera de quatre marcs par laste, dont moitié sera attribuée au roi et moitié au patron. Si elle a lieu en Angleterre, en Écosse, dans les Orcades ou à Dublin, dans les îles de Féroé, ou en Irlande, la peine sera de huit marcs par laste, dont moitié au roi et moitié au patron. Si elle a lieu en Groenland, ou ici en Islande, s'il est étranger, ou en Russie, la peine sera de huit ortugues et treize marcs d'argent, dont moitié pour le roi et moitié pour le patron. La rupture de la convention est censée avoir lieu lorsqu'un ou plusieurs matelots ne se sont pas rendus avec leurs marchandises pour faire le voyage à l'époque indiquée par le patron et à laquelle les passagers se sont conformés. Les mêmes règles seront suivies pour le retour comme pour l'aller; et tout accident qui arrivera au navire, jusqu'à ce qu'il ait été tiré à terre, retombera sur eux, à moins que le patron ne veuille leur faire quelque grâce.

Capituli IX.

Umm bid epter styremanne.

Nú kiemur bir á þa skulu hásetar byda sioarföll, enn sydann meigu þeir fara hvert er þeir vilia, ad osekiu. Nú kiemur bir á, og er hásete geingenn fra skipe, utan leyfe styremanns og háseta, þa skulu þeir byda hanns II sioarföll, þa meigu þeir fara, ad osekiu. Nú geingur hásete fra skipe og kiemur bir a, þa skulu III menn gánga a land upp, og skal eirn þeirra standa vid bryggiuspord, og annar upp fra hönum, en þridie leingst upp, so ad hver meige heyra annars kall, og æpe þrisvar sinnum, og gange sydan til skips. Enn ef hann kiemur þa ei, þa

Chapitre IX (1).

Du délai pendant lequel le patron et les matelots doivent s'attendre réciproquement.

Lorsque le vent est favorable pour le départ, les matelots doivent attendre le patron pendant trois flux et trois reflux de la mer; si, cet espace de temps écoulé, il ne se rend pas, ils ont la faculté de naviguer sans pouvoir être inquiétés par lui. Si un matelot quitte le navire sans la permission du patron et des autres compagnons, on doit l'attendre l'espace de deux flux et de deux reflux de la mer, et ensuite on peut partir. Si, lorsqu'un matelot sera ainsi sorti du navire, le vent devient favorable, trois hommes de l'équipage doivent se rendre à terre, et se placer à des intervalles, de manière que l'un soit à l'extrémité du pont du navire et ait un pied sur le rivage; le second et le troisième, chacun à une distance telle qu'ils puissent entendre la

(1) Ce chapitre est littéralement conforme au chapitre VII du Droit maritime de Berghen et Drontheim.

meiga þeir fara ad osekiu, ef hann er a kristnu lande staddur.

En ef hann er a heidnu lande, þa skal byda hanns II sioarföll, ef þeim er ohætt fyre heidnum mönnum. Nú stendur madur epter í bygdre ey, þa skulu þeir leigia hönum far til meigen lands med fe hanns. Enn ef hann stendur epter í obygdre eyu, þa skal leggia hönum epter VII nætta vist og elldzfære, bát og bolöxe, hvers dags skickiu. Nú stendur madur epter, enn mötunautar hans bióda mann a lest hans, og hafa vid þad votta, enn styremadur og hásetar kvedast ei þurfa, þa friakar þad fe hans vid styremenn og háseta, hvad sem í hveriu giörest. Nú koma hermenn ad þeim, og kiemur eitthvert hervopn innan bords af ofride, og verda menn sárer edur drepner, og hafa þeir eige boded mann á lest hanns er epter stód, þa hefur hann fyregiört hverium peninge fiár syns þeim er hann átte þar í skipenu. Nú fara menn fra skipe med ráde styremanns og háseta, og kiemur ofridur ad þeim, þa hafe þó fé sitt þeir er fiærre voru stadder, ef hiner fá vared er á skipe voru.

voix l'un de l'autre; dans cette position, ils donneront par trois fois à l'absent le signal du départ et reviendront ensuite au navire. S'il ne revient pas à ce signal et qu'on soit en pays de chrétiens, l'équipage pourra partir.

Si l'on est dans un pays païen, le retardataire devra être attendu l'espace de deux flux et de deux reflux de la mer, à moins toutefois que l'équipage n'ait à craindre de la part de ce peuple païen. Si un homme reste ainsi dans une île habitée, les gens du pays sont tenus de lui fournir, moyennant un prix raisonnable, les moyens de transport. Si l'île est inhabitée, l'équipage devra laisser sur le rivage, pour l'usage de cet homme, des vivres pour sept jours, des instrumens à allumer le feu, une chaloupe, une hache propre à couper du bois, et un vêtement ordinaire. Si l'associé de celui qui est sorti du navire offre, en présence de témoins, un autre homme, que le patron et le reste de l'équipage refuseront d'accepter comme inutile, alors l'absent aura le droit de réclamer les marchandises qu'il avoit chargées, indemnes, quelque événement qui arrive dans la suite au navire. Si, des pirates attaquant le navire avec des armes, quelques gens de l'équipage sont blessés ou tués, l'absent perdra tout ce qu'il avoit sur le navire. Mais, si, des hommes de l'équipage étant sortis du navire, du consentement du patron et des autres, il survient une attaque de pirates, les effets des absens doivent leur être rendus entièrement, si le navire parvient à se sauver.

CAPITULI X.

Ef kasta tharf fyre bord.

Ef menn hitta í storma edur volk, edur þann vanda ad þeir þurfa ad lietta skip sitt, þa skal öllum yferburd fyrst kasta. En ef meira þarf fyre bord ad kasta, þa skal þvi fyrst kasta, er þyngst er og féminst, hver sem þann varning á, ef þvi má ná. Og skulu aller þeir sem innann bords eru, giallda þeim verd fyre er átte, so miked sem þeir mætte fyre fá, í þeim kaupstad er þa koma þeir til, so ad allra þeirra skade verde jafnmikell ad jöfnu fé,

CHAPITRE X (1).

Si l'on est obligé de jeter les marchandises hors du navire.

Si, par survenance d'une tempête ou de tout autre accident, des navigateurs sont obligés de faire jet pour alléger le navire, on commencera par jeter les marchandises qui sont sur le pont. S'il est nécessaire d'en jeter une plus grande quantité, on jettera ensuite la partie des marchandises du plus grand poids et du moindre prix qu'il sera possible d'atteindre aisément, sans distinguer à qui elles peuvent appartenir. Le prix des choses jetées sera payé à leurs propriétaires par tous les chargeurs, suivant le prix qu'elles pourroient être vendues au premier port où

(1) Ce chapitre est littéralement emprunté du chapitre VIII du Droit maritime de Berghen et Drontheim.

þvi ad epter fiærmagne skal fé kasta, enn eigi epter mannmergd edur lestatale.

Enn ef þeir koma med heilum búlka til kaupstadar, og hafa engu kastad, þa skal yferburd kasta, ad jafnt skulu aller af hafa, jafnt styremenn sem adrer hásetar, nema þeir skulu meire skipleigu hafa fyre þa lest, enn fyre adrar, þær er heim voru vegnar út í skip, so margar sem þær verda. Enn þad er yferburdur, er þa liggur epter, er hver hefur veiged syna lest fulla.

l'on abordera, et cette contribution aura lieu de manière à être supportée également par chacun en proportion de ce qui lui appartient; car le jet doit être compté, non d'après le nombre des personnes ou des lastes de marchandises, mais d'après leur valeur.

Si, le chargement étant sauvé sans qu'on ait été forcé de faire jet, on arrive au port de destination, le fret des marchandises placées sur le pont doit être partagé entre les passagers, le patron et les gens de l'équipage, en proportion égale, de manière toutefois que ce qui est dû pour cette partie du chargement soit du double plus fort que celui des autres marchandises assignées à chacun dans le navire. On considère comme surcharge sur le pont du navire tout ce qui se trouve excéder le poids attribué à chacun.

Capituli XI.

Umm siovolk.

Ef menn hitta í volk edur þann vanda, ad þeir lesta skip sitt so miög ad farm þarf af ad bera, og er þo bætanda, þa skulu aller hásetar byda halfann mánud, virka daga. Enn ef nockrer skiliast fyrr vid skip enn nu er skilt, fyre utann rád og leife styremanns, þa eru þeir seker XIII mörkum vid Kong og styremann, er fyrst riúfa skipan, enn hver hinna mörk er sydann geingur af, ad þar til þeir eru so fámenner epter, ad skiper óffært epter fyre lidleysis saker. Enn þeir eru ecke seker er sydar ganga af. Enn ef skip brytur í spón, og eru menn af fridlande, þa skilie menn ei fyrre vid, enn reida er borged þeim er þa má ná, og so skip ræ.

Chapitre XI (1).

Des accidens maritimes.

Lorsque les navigateurs éprouvent des accidens ou des dangers si considérables, qu'ils se trouvent dans la nécessité de décharger le navire, et cependant que ce navire est susceptible de réparations, tous les gens de l'équipage doivent attendre quatorze jours ouvrables. Si quelques-uns d'entre eux quittent le navire à l'insu du patron ou nonobstant sa défense, le premier qui aura donné ce mauvais exemple sera puni d'une amende de treize marcs et huit ortugues, dont moitié pour le roi et moitié pour le patron, et chacun des autres d'une amende d'un marc, jusqu'à ce que le nombre soit tellement diminué, qu'il ne reste plus assez d'hommes pour le service du navire dans la continuation du voyage. Ceux qui, dans ce dernier cas, le quitteront ne seront punis d'aucune amende. Si un navire est entièrement brisé, et qu'on soit en pays ami, l'équipage ne peut quitter le patron, que les agrès, apparaux, et le mât qu'on pourroit sauver, n'aient été mis en lieu de sûreté.

Capituli XII.

Um skipbrot.

Hvervetna þar sem menn brióta skip sitt og þikiast eige sialfer fá borged sier,

Chapitre XII (2).

Du naufrage.

Les équipages naufragés qui se trouvent dans l'impossibilité de sauver eux-mêmes

(1) Ce chapitre est littéralement conforme au chapitre IX du Droit maritime de Berghen et Drontheim.
(2) Ce chapitre est une copie presque identique du chapitre XI du Droit maritime de Berghen et Drontheim, à l'exception du premier alinéa, qui a été omis.

þa skiere þeir bod upp þeim er næster búa so mörgum sem þeir þikiast þurfa, med eykium synum þeim er þvi meigu vid koma. Þeir skulu hafa VII aura fyre lest hveria er þeir vinna upp og kost til fædu sier ummframm. Þeir eigu og ad biarga skipe og reida fyre jafnadar leigu. Enn hver er eige kiemur epter bode forfallalaust, er sekur VI aurum, halft Konge, enn halft skipbrots mönum.

leurs effets peuvent requérir, par message les habitans de l'arrondissement maritime au nombre qu'ils jugeront nécessaire, pour qu'ils viennent, avec leurs chevaux, les aider; ils leur paieront sept ores par chaque laste d'objets qui auront été sauvés : cela est prescrit afin que les navires et leurs apparaux soient préservés de perte. Ceux qui, après avoir reçu l'avertissement, refuseroient de porter secours, paieront une amende d'un demi-marc, dont moitié pour le roi et moitié pour les naufragés.

Capituli XIII.

Ef madur leiger af háseta.

Ef madur leiger eins punds far af háseta, og bygger hann ad lögum, og æ medann hann á eins punds rúm innann bords, þa á sa þat er leigde. Enn ef madur leiger II punda far ad háseta, og so þo fleire sie, þa á hann slykt ad hafa sem hann keypte ad hinum, hvert sem þad er far hanns edur föring, edur annad fe þad er sa á er selde, æ medann sa á til. Enn ef hásete vill ei fara þar sem hann tok sier fare, og hefur ecke ádur a skip bored, þa skal hann greida styremanne slyka leigu sem han feste hönum, og fære þangad sem hann hafde fare teked. Enn ef styremadur ryfur skipan under háseta, þa svare hann slyku fyre vid háseta, sem hásete ætte vid styremann, ef hann hefde slykt vid han rofed. Nú tekur madur sier fare og ber ahöfn syna á skip, og ber þær naudsyniar til ad hönum er syn fiárskade í, ef hann fer, þa fæ hann styremanne annann háseta jafngodann í stad sinn, og jafnmikla lest og leigu. Enn ef hann fær öngvan, þa fare hann sialfur, edur svare slyku fyre sem fyrr seiger, nema styremadur lofe hönum.

Chapitre XIII (1).

Si on loue la place d'un homme de l'équipage dans le navire.

Lorsqu'une personne a loué régulièrement d'un homme de l'équipage le droit de charger un *punds*, le locataire jouira de tout ce qui lui a été cédé, pourvu que le locateur possède le droit. Mais, lorsqu'on a loué le droit de charger deux ou plusieurs punds, le locateur aura droit d'exiger pour chacun un prix proportionnel à celui qu'il percevra pour les autres (2).

Si l'un des matelots, avant d'avoir placé ses marchandises sur le navire, renonce à son projet de faire le voyage convenu, il paiera au patron le fret promis, et n'en sera pas moins obligé de servir sur le navire jusqu'à sa destination. Si le patron change le voyage convenu, il sera tenu envers les matelots des mêmes obligations que ceux-ci envers lui. Si celui qui s'est loué, après avoir placé ses marchandises sur le navire, s'aperçoit qu'il éprouvera un dommage réel dans le cas où il seroit contraint de naviguer, il a droit de présenter en sa place au patron une autre personne également propre au service, et ayant une semblable quantité de marchandises à transporter pour le fret convenu. S'il ne peut en trouver, il sera obligé de faire le voyage, à moins qu'il n'obtienne du patron la permission de quitter le navire.

(1) Ce chapitre est littéralement conforme au chapitre XII du Droit maritime de Berghen et Drontheim.

(2) Je me suis décidé à conserver la traduction de cette phrase telle qu'on la trouve page 35 ci-dessus, quoique néanmoins la version danoise de Thorhallesen présente un sens différent que je n'ai pu bien comprendre.

Capituli XIV.

Ef menn beriast í kaupferdum.

Ef men beriast í kaupferdum og sættast þar epter med styremanns ráde og háseta, þa á hverge ad riúfa þa sætt, enn Noregs Kongur á sekt þa sem vid liggur, og sæke sa Kongs ummbodsmadur sem þar hefur lien, er þeir riúfa bulka sinn og bera af skipe. Enn ef Noregs Kongs menn beriast, edur giöra önnur þau verk er sekt liggur vid, í Danmærk edur í ödrum löndum, og bæta þeir þeim Kongs ummbodsmönnum er þar hafa lien yfer, þa eru þeir oseker vid Noregs Kong er þeir koma heim, ef þeir hafa til þess tveggia manna vitne, ad þeir bættu þar flykt er þeir brutu, ef þeir hafa vid útlends-kan mann átt. En ef Nordmenn beriast syn í mille, bæte Noregs Konge frid brot er þeir koma heim, þvi ad a hanns þegnum var unned, og sie þess meir vid sundur þycke sydann syn í mille.

Chapitre XIV (1).

Des querelles qui surviennent entre des hommes au cours du voyage.

Lorsqu'au cours d'un voyage maritime des navigateurs se seront battus et ensuite se seront réconciliés par l'entremise du patron et des autres gens de l'équipage, il n'est pas permis d'enfreindre cette transaction; mais l'amende pour le délit sera due au roi de Norvége, et pourra être exigée par son procureur, dans le lieu où le navire termine son voyage et est désarmé. Si des Norvégiens étant en Danemarck ou en autre lieu étranger se battent ou commettent une action punissable et en paient la satisfaction devant le procureur de ce pays, le roi de Norvége ne peut réclamer aucune amende contre eux à leur retour, pourvu que deux témoins attestent qu'ils ont satisfait dans le lieu du délit. Néanmoins, si la rixe a eu lieu entre deux Norvégiens, ils devront, à leur retour, payer l'amende pour violation de la paix du roi; car le délit avoit été commis envers ses sujets, et toute discorde intestine doit être punie sévèrement.

Capituli XV.

Hver höfn skal hafa.

Sa á höfn er rær, enn læge er hin fyrstur kiemur landfestum um festar hæl. Ef madur ræner mann höfne þa sekest kver þra mörk er a shipe þvi er, jafnt styremenn sem hásetar, þa sektá halfa Kongr, enn halfa þar er hafnar rán er veitt, og skipte ad mann mergd. Þad heiter hafnar rán: ef madur höggur edur leyser festar manns, edur bæger þeim úr læge er ádur láu fyre. Nú eru marger menn a skipe samann þeir er sydar koma, og búa ei aller umm eitt lynde, og seigia sumer so, ad ei munde ad röd ef þeir riede, þa synie me eins eide vilia syns hver þeirra, og sie þa saklauser. Enn ef þeir vilia ei giallda er

Chapitre XV (2).

Du droit de jouir d'un port.

Le droit d'occupation d'une place dans un port appartient à celui qui y est entré avec la rame; celui d'occuper un port de relâche, à celui qui le premier a attaché son câble à un poteau. Lorsqu'au préjudice d'un autre on s'est emparé de sa place dans un port, les coupables de ce délit, tant le patron que les matelots, paieront chacun une amende d'un marc, dont moitié appartiendra au roi, et l'autre sera partagée également entre les personnes de l'équipage du navire chassé du port. Il y a usurpation de port, lorsque l'on coupe ou détache les câbles du navire qui y étoit ancré, de manière à exclure du port ceux qui y étoient. Si les hommes du navire dernier arrivé sont divisés de sentimens, les uns affirmant que l'événement ne seroit pas survenu si les

(1) Ce chapitre est littéralement conforme au chapitre XIII du Droit maritime de Berghen et Drontheim
(2) Ce chapitre est littéralement conforme au chapitre XIV du Droit maritime de Berghen et Drontheim

hafnar rán veittu, þa sekt er vid liggur, sæke sem vitafe, þar sem þeir riúfa bulka sinn til upp skip anar.

autres s'étoient conformés à leur volonté, et qu'ils corroborent cette déclaration par leur serment, ils seront à l'abri de toute peine. Si ceux qui ont chassé un autre navire du port refusent de payer l'amende, ils seront poursuivis par la voie autorisée pour le recouvrement d'une dette liquidée, dans le lieu où le navire fait son déchargement.

Capituli XVI.

Umm hafnar rán.

Ad heiter hafnar rán ef menn sigla í ackerislæge í höfn, og sigla adrer epter so nær, a dei er skipe hinna sveifirúm. Nú tala þeir umm er fyrre komu til hafnar, og beida hina í bur leggia er sydar komu, so ad skip þra hafe sveissrúm, og ei ligge skip a streingium þeirra. Nú vilia þeir ei í burt leggia, þa er þad hafnar rán. So og ef skip brytur under þeim, þaliggur hier vid þetta hafnar rán slykt sem hid fyrra. Enn ef þeir brióta skip under mönnum er sydar koma, hvert er þeir brióta í ackéris læge edur landfestum, edur giöra reidarspiöll, þa skulu þeir bæta sem verdt er, og öffundarbot med epter lagadome.

Ef madur höggur skylehögg a hafskip manns, og hvatke sem hann meider af skipeedur reida, edur vidum, bæte spiöllsem verdt er, og öffundarbot med epter lagadome. Enn ef þeir vilia ei bæta, þa liggur hin sama sok vid sem ádur var nefnd.

Chapitre XVI (1).

De l'usurpation de port.

Il y a encore usurpation de port lorsqu'un navire faisant voile dans un port pour y jeter l'ancre, un autre le suit, qui place ses ancres si près, qu'il ôte au premier toute possibilité de faire des mouvemens; alors, sur la demande que les premiers arrivés feront aux derniers, à l'effet qu'ils se retirent un peu pour laisser à leur navire la faculté de faire la manœuvre, et pour empêcher que leur navire ne porte sur leurs cordages, le refus de ces derniers sera une violation de port de leur part. De même, si le navire de ceux qui sont entrés les premiers est brisé, s'ils sont forcés de s'éloigner pour éviter ce malheur, cette usurpation de port sera punie de l'amende comme dans le cas précédent. Si ceux qui étoient entrés les premiers brisent le navire des derniers arrivés, lequel étoit attaché par ses ancres ou fixé à un poteau, ou font quelque tort aux agrès, ils devront réparer l'un ou l'autre dommage d'après une estimation d'experts, et ils paieront en outre, pour ce délit de méchanceté, l'amende de six ores d'argent.

Celui qui fait quelque fracture au navire d'un autre, qui endommage quelque chose du navire, des cordages ou du mât, doit payer la valeur de ce dommage, et, par forme d'amende, une indemnité réglée par jugement (2); ceux qui s'y refuseront y seront contraints.

Capituli XVII.

Umm skips bát.

Nú skal styremadur báte ráda, og ef

Chapitre XVII (3).

De la chaloupe d'un navire.

Le patron aura seul droit de disposer de

(1) Ce chapitre est littéralement conforme au chapitre XV du Droit maritime de Berghen et Drontheim, sauf ce qui est indiqué dans la note suivante, qui contient une partie du chapitre XVIII.

(2) Cet alinéa n'est point dans le chapitre XV du Droit maritime de Berghen et Drontheim.

(3) Ce chapitre est littéralement conforme au chapitre XVI du Droit maritime de Berghen et Drontheim.

þeir liggia umm ackére, þa skal hann láta flytia háseta til lands eitt sinn um dag og utt aptur. Enn matsveina III eitt sin ad taka vatn, tvisvar ad matbúa. Sa skal bát festa er sydast geingur úr báte. Enn bát festur skal taka framm ad bulká brúnn, þa er bátur er heimtur ad skipe. Nú ef brestur úr borde edur barde, edur brestur raung edur vidiar slitna, edur bát festur, þa ábyrgest styremadur stalfur bát sinn, og faæ hásetúm annann bát, ella ábyrgest allt þad er a skipe er, ef nockud kann ad borde ad bresta fyre bátleysis saker. Enn ef knutur losnar, giallde sa bát er þann knut knytte, ef eige kiemur aptur, edur fá annann bát. Enn ef hann vill ei ábyrgiast bát, þa sæke styremadur sem vitafe. Enn ef nockur tekur bát ad ovilia styremanns, þa lyse hann ráne under II votta a hendur hönum, þa er hann sekur halfre mörk vid styremann. Enn ef hann tekur bát löyfislaust, og ræ í burt so langt ad leita þarf, þa er hann sekur mörk vid styremann, og fære jafn godann aptur bát sem han tok.

la chaloupe, lors même que le navire sera à l'ancre. Il fera tous les jours conduire une fois à terre et ramener dans le navire les matelots; le cuisinier ira trois fois, une fois pour chercher de l'eau et deux fois pour préparer la nourriture. Celui qui aura monté le dernier la chaloupe devra l'amarrer au navire. Les câbles destinés à retenir la chaloupe, après qu'elle aura été amarrée au navire, seront attachés à l'extrémité du lieu où sont placées les marchandises. S'il arrive quelque dommage aux pièces de bois de la chaloupe ou à son ouverture, ou si une antenne est brisée, si la chaîne se rompt, ce dommage devra être réparé par le patron, ou il devra fournir une autre chaloupe aux matelots, à moins qu'il ne veuille prendre à ses risques tout ce qui pourra arriver de dommage au navire privé de chaloupe. Si le nœud qui attachoit la chaloupe au navire se détache, celui qui l'avoit attachée doit en payer le prix ou en fournir une autre, sinon il subira toutes les chances du dommage qui pourra arriver de la même manière que le patron y auroit été tenu. Si quelqu'un emmène la chaloupe sans la permission du patron, il pourra être cité en justice; et, s'il est convaincu par deux témoins, il devra payer au patron une amende d'un demi-marc d'argent. Celui même qui prend la chaloupe sans permission du patron et l'emmène assez loin pour qu'on soit obligé de chercher après, sera tenu de payer au patron une amende d'un marc et de rendre cette chaloupe en bon état.

Enn ef nocke grandar skipe eda mönnum fyre bát löysis-saker, medann bátur er í burtu, þa er hann sekur XIII mörkur, halft Kong enn halft styremanne, ef í spön brytur, og bæte skada allann epter þvi sem menn meta. Enn ef skip er bætanda, þa láte sa bæta er báta ró re burt, og giallde V merkur, halft Konge enn halft styremanne. Enn fyre mann hvern er tynest fyre bát löysis saker, giallde sa er báte rórer í burt, slykt þegngillde og slykar bætur, sem Kongs umbodsmadur leggur til med bestu manna ráde.

De plus, si le manque de chaloupe occasione des dommages au navire et à l'équipage, l'amende sera de treize marcs d'argent et huit ortugues, dont moitié au roi et moitié au patron. S'il en résulte un naufrage, celui qui avoit enlevé la chaloupe devra payer tout le dommage d'après une appréciation par experts; et si le navire est susceptible de réparations, il les fera à ses dépens, et en outre il paiera une amende de cinq marcs, dont moitié pour le roi et moitié pour le patron. Si le manque de chaloupe a été cause de la mort de quelqu'un, il paiera par chaque personne l'amende due au roi par celui qui a tué un citoyen, et il donnera en outre aux parens du mort l'indemnité qui aura été fixée par le préposé du roi (1), assisté de ses conseillers.

(1) Au lieu du roi désigné dans le Droit maritime de Berghen et Drontheim, on lit ici *le préposé du roi*, c'est-à-dire, le vice-roi, qui depuis l'union de l'Islande à la Norvége exerçoit le gouvernement.

Capituli XVIII.

Ef menn sigla adra fyre naudsyn.

Ef menn sigla med lande framm í samflote, þa skulu þeir vægia er ytra sigla, so ad eige bæge hinum ad lande er nær sigla. Ef menn beita þrábeiting og sigla hiner a vedur þeim, og bægia þeim ad berge eda boda, edur nese, og lested skip þeirra fyre þa sök, edur brytur í spón, bæte hann spiöll er hinum bægde af leid ad lande, epter þvi sem VI skynsamer menn meta, og öffundarbot med epter lagadóme.

Enn ef menn beita þrábeiting, og ber þa ad bodum er a hlie sigla, og vilia þeir helldur a þa sigla, enn í boda brióta. Nú ef skip þeirra brotnar, edur reide slitnar er avedur sigldu, og ei villdu vægia, þa koma þar öngvar bætur fyre, þviad hinum var æren naudsyn til. Nú sigla menn til miórra sunda, med miklu samflote, þa skulu þeir sigling minka er sydar sigla, þar hver sem staddur er, so ad öngúm verde farartalme. Minska skal sigling med hálsan og heflaskurd. Helldur skal nidur leggia, enn a adra sigla.

Chapitre XVIII.

Si dans un cas de nécessité un navire se jette sur un autre.

Si plusieurs navires voyagent ensemble près du rivage, les plus éloignés de la terre doivent se tenir à l'écart pour empêcher que les plus proches de la côte n'y échouent. Si, lorsqu'un navire présente obliquement ses voiles au vent, celui qui navigue à côté en chasse un autre sur les rochers du rivage, ou sur les flots soulevés près des rochers, ou sur une terre qui s'avance dans la mer, de manière qu'il en éprouve un dommage ou qu'il soit brisé, l'auteur de ce fait sera tenu de réparer le tort éprouvé par le navire ainsi détourné de sa voie directe; et pour ce délit malicieux il paiera une amende de six ores d'argent.

Lorsque des hommes naviguant contre le vent sont poussés sur un bas-fond et aiment mieux se jeter sur d'autres navires que de se briser contre les rochers, s'il en résulte que l'autre navire qui, à côté d'eux, naviguoit à vent contraire et n'a pas voulu s'écarter, soit brisé et que ses agrès soient endommagés, il ne sera dû aucune réparation, car la nécessité est une cause d'excuse (1). Si plusieurs navires naviguant ensemble sont portés vers des passages étroits, ceux qui marchent les derniers doivent serrer leurs voiles au lieu où chacun d'eux se trouve, de peur que l'un n'arrête la marche de l'autre. Il vaut mieux resserrer les voiles en les repliant, en les abaissant par des cordages, et en les amenant tout-à-fait, que de s'exposer à briser d'autres navires.

Capituli XIX.

Ef menn sigla edur roa a adra naudsynialaust.

Ef menn sigla a adra naudsynialaust, hvert sem þeir sigla til hafna, edur med hafe, edur med lande, og giöra þeir mönnum spillvirke í hveriu sem þad verdur, þa bæte sem VI skynsamer menn meta, nema menn roe fyre bard þeim.

Chapitre XIX (2).

De ceux qui jettent un navire contre un autre sans nécessité.

Lorsque, sans nécessité, un navire heurte contre un autre, soit dans un détroit, soit sur le rivage, soit en pleine mer, et lui cause du dommage, de quelque manière que cela ait eu lieu, l'auteur de ce dommage doit le réparer d'après l'estimation qu'en feront six hommes (3). Si un navire en heurte un autre

(1) Ce chapitre est littéralement conforme au chapitre XVII du Droit maritime de Berghen et Drontheim.
(2) Ce chapitre est un abrégé du chapitre XVIII du Droit maritime de Berghen et Drontheim.
(3) Un passage du chapitre XC de la section VIII du Grágás (t. II, p. 130), que je n'ai pas cru nécessaire de recueillir, prononce des peines dans ce cas.

Enn ef madur sigler upp á mann, og brytur skip hanns, so ad ei er bætanda, bæte skipe sem menn meta, og so farm allann þann sem a er, og öffundarbot med epter lagadome, hverium sem skade var giör og a var, ef hann braut ad villd sinne. Enn ef vodaverk verdur, þa sanne med eineide, og falle þa nidur öffundarbot. Einge madur skal a annann róa helldur enn sigla, edur þad giöra sem ödrum er skade ad, enn ef hann rær, þa liggur hin sama sekt vid og ádur var sögd.

et le brise de manière qu'il ne puisse être réparé, l'auteur du dommage, s'il a été volontaire, doit payer le prix de ce navire d'après l'estimation de six hommes éclairés, ainsi que le prix de toute la cargaison, et en outre une amende prononcée en justice, au profit de chacun de ceux qui ont éprouvé quelque tort. Mais, si l'événement est le résultat du hasard, celui dont le navire a heurté l'autre doit se purger par serment, et alors il n'est pas dû d'amende. Personne ne doit diriger son navire par la rame, pas plus que par la voile, contre un autre, pour lui occasioner du dommage; et celui qui dirige ainsi son navire par la rame, encourt les mêmes peines (1).

Capituli XX.

Umm samflot.

Nú leggur madur úr lage og fer erinda sinna, og lætur bryggiu epter liggia þa á sa lage þegar hann kiemur til er bryggiu liet epter liggia. Ef menn leggia samflot sitt samann ad farmanna-lögum riettum, þa skal einge fra ödrum sigla leingra enn siá meige as af borde. Enn ef þeir sigla leingra, giallde mörk þeim er fra var siglt jafnt styremadur sem hásetar. Enn þær eru naudsyniar ef skipshaske liggur vid, fiörs edur fiár. En ef þessar naudsiniar liggia vid, þa ma sektalaust fra sigla ef hiner vilia þad sveria er í samflote voru med þeim adrer. Enn ef öngver eru adrer til, þa sanne sialfer sögu syna med siettar eide. Enn ef eidur fallur, giallde sem fyrr seiger.

Chapitre XX (2).

Des hommes qui naviguent ensemble.

Les navigateurs qui, sortant d'un port où ils se sont arrêtés pour continuer leur route, y laissent le petit pont servant à communiquer du navire avec la terre, conservent leur droit. Si plusieurs patrons de navire ont fait, conformément aux lois maritimes, la convention de voyager de conserve, aucun d'eux ne peut s'écarter des autres si loin, que sa vergue ne puisse plus être vue de leur bord; ceux qui, sans nécessité, s'écarteront à une plus grande distance, paieront un marc d'argent à ceux qu'ils auront ainsi dépassés. Il y a nécessité lorsqu'on court risque de périr ou de perdre le chargement : alors on est excusé de s'être écarté de la conserve, pourvu que tous les équipages des navires qui étoient dans le même cas l'affirment par serment. S'il n'y avoit qu'un seul navire dans ce cas, alors l'équipage se justifiera par l'affirmation de six hommes probes; s'il manque de se justifier par ce moyen, il y a lieu à l'amende, ainsi qu'il a été dit ci-dessus.

Capituli XXI.

Ef menn draga upp ackére.

Ef menn draga upp ackére med synu ackére, og fylger hverke streingur nie vackmide, þa á styremadur halft, enn

Chapitre XXI (3).

Si des hommes enlèvent une ancre.

Si quelqu'un enlève une ancre avec la sienne propre, et qu'à cette ancre ne soit attaché aucun câble ni signe surnageant, la

(1) Ce chapitre et le précédent n'en font qu'un seul dans le manuscrit de la bibliothèque royale.

(2) Ce chapitre reproduit le chapitre XIX du Droit maritime de Berghen et Drontheim, sauf la dernière phrase qui est relative à la pêche.

(3) Ce chapitre est identique avec le chapitre XX du Droit maritime de Berghen et Drontheim.

hásete halft, nema nockur madur kienne sier, og kalle til II manna-vitnis burd, og leyse út af þeim er fundu med halfvirde, þa er vitna er noted. Lysa skal funde hverium samdægris fyre vottum, ef menn liggia þar sem bygt er. Enn ef ei er so lyst, þa má sa þiofs-sök a giefa er á. Enn ef madur dregur upp ackére med sokn, edur kafar til og kiemur reipe í hring, þa leyse af hönum med halfvirde. Enn ef eygande kiemur ei til edur hanns ummbodsmadur, þa eyga þeir ackére er uppdrögu.

moitié en appartiendra au patron et l'autre à l'équipage, à moins que le véritable propriétaire ne puisse établir ses droits par deux témoins; car, au moyen de cette preuve, il aura droit de la revendiquer contre celui qui l'a trouvée en lui payant la moitié de sa valeur. Ce qui est trouvé doit être proclamé le jour même, si le pays est habité, faute de quoi le propriétaire pourra poursuivre l'inventeur comme coupable de vol. Si une ancre à laquelle n'est attaché ni câble ni signe surnageant, est enlevée par un autre navire au moyen d'un cordage passé dans l'anneau, le propriétaire pourra la racheter pour le même prix qui a été dit ci-dessus. Mais, si le propriétaire ou son représentant ne prouve pas son droit, l'ancre appartiendra à ceux qui l'ont tirée dans leur navire.

Capituli XXII.

Umm samfelag.

Nú leggia menn felag sitt samann, þa skulu þad vottar vita; þad felag má vid aungvann auka sektalaust, nema hin lofe. Enn ef hann eyke, þa skal sa er fyrre lagde felag, taka mörk silfurs í Norege af oskiptu, enn hundrad a Islande. Enn eige skal hann fara leingra naudsynialaust enn skilt var, nema hann vilie ábyrgiast vid hann hvern pening, og ei skal hann höggva í burtu þeir felag nie lyósta, og eige legordzsaker af giallda, og aungvar adrar oskulldér edur ofneytslur, nema beggia sie vilie til. Enn ef þeir skipta fe synu og felage, þa legge hann framm slykt fe er hann vill, og mæle so : Hier er nu allur avöxtur og innstæda er vid eygum báder samann, og sverie sydann eineide ad; og slykann klædnad skal hann hafa þa er þeir skipta felage synu, sem þa hafde hann er þeir lögdu samann, og eige verra. Nú leggia menn hiáfelag, þa skal sa ed vid tekur klædast og fædast af synu fe, enn eige af hinns fe taka er hiáfelag lagge vid hann, nema skipleigu, og uppburd og utburd fyre þad er í félag var

Chapitre XXII (1).

De l'association.

Lorsque des navigateurs formeront une société, ils doivent contracter en présence de témoins; il ne sera ensuite permis d'admettre d'autres associés qu'avec le consentement de tous. S'il en est admis sans ce consentement, le premier associé prélevera un marc sur le capital commun en Norvége, et un quintal pesant en Islande. Personne ne doit sans nécessité aller ailleurs qu'au lieu qui a été désigné par la convention sociale, sous peine par lui de supporter toute la perte qui pourra en résulter. Aucun des associés ne pourra diminuer le fonds commun, ni lui occasioner aucun tort, quel qu'il soit. Il ne pourra aussi le grever des amendes qu'il encourroit pour délits charnels, ni pour d'autres délits, ni pour des dépenses abusives de quelque sorte qu'elles puissent être, sans le consentement des autres. Lorsqu'il s'agira de partager le fonds social, celui qui a formé la société exhibera autant de marchandises qu'il voudra, en disant : Voici tout le gain et le capital qui nous appartient. Il devra affirmer cette déclaration, et se présenter vêtu des mêmes habillemens qu'il avoit au moment où la convention de société a été faite. Lorsque des objets seront confiés à quelqu'un pour faire une négociation, celui qui reçoit une telle commission doit se nourrir et s'habiller à ses propres frais, et ne pourra grever les choses qui lui ont été confiées,

(1) Ce chapitre est identique avec le chapitre XXI du Droit maritime de Berghen et Drontheim.

lagt, þad skal hann ábyrgiast sem sitt fe. Enn halfann avöxt skal hver þeirra hafa, enn sa innstædu eyre sinn fyrst af, er hiáfelag lagde. Nú skilia þeir sem þeir verda ásátter, hvert hann skal med fara, enn ef hann flytur þad edur færer a annann veg, þa ábyrgest hann þad fe ad öllu. Enn ef hann hitter í harda kaupstefnu, og fær eige so dyrt sellt sem virdt er í hendur hönum, þa skal hann heim fra, og færa þeim fe sitt er á, enn ef hann selur odyrra, þa skal þad þess skade er med fer, enn eige þess er fe á.

d'autres charges que celles du fret et des frais de chargement et de déchargement du navire. Il devra prendre soin des choses comme des siennes propres; le profit devra être partagé entre les associés, après qu'on aura d'abord prélevé le capital en faveur de celui qui l'a fourni. Si, après qu'il a été convenu du lieu où les marchandises seroient transportées, le gérant les porte ailleurs, il courra tous les risques. Si les événemens ne sont pas favorables à la spéculation, de manière que les marchandises ne puissent pas être vendues aussi cher qu'elles ont été estimées lorsque le propriétaire les a confiées, la perte sera pour celui à qui elles ont été confiées, et non pour le propriétaire.

Capituli XXIII.

Ef annar felags-madur deyr edur sykest.

Nú leggia menn felag sitt samann og veria úr einum siod, og bera föt syna a skip, og fara þangad sem þeir toku fare. Nú leggst annar siúkur og giörest hættur vid dauda, þa skal felage hanns ganga til styremanns og háseta, og bidia þa ganga til hinns siúka manns; þa skal hann seigia til fiár syns, og til felags þeirra. Nú ef hann andast sydann, þa skulu þeir vera vitnis menn, er þa voru þar vid stadder, ef nockur verdur tortrygd þar a, og skal fe virda þegar a land kiemur, og skal sa virdt taka er vid tekur, og færa frammleidis sier til ávaxtar, ef hann flytur innstædu eyre til arfa rietts, edur hanns ummbodsmans. Nú kiemur hann ei þeim vottum ad sier er fe virdtu, þa auke hann vitne syn med þeim mönnum er þangad fara sem arfe sytur fyre. Nú andast felage hanns sydann bulke var bundenn og ádur enn þer sie a ford komner, þa skal hann setia mann a lest hanns, þann er upp halde rodre og austre, tialldan og öllum kostnade af fe hinns dauda, enn ecke à hann fleira af ad hafa, nema erfinge lofe hönum.

Chapitre XXIII (1).

Du cas où l'un de ceux qui se sont associés vient à mourir.

Lorsque deux personnes s'associant ont confié leurs choses à la même personne, si ensuite, après que leurs hardes ont été chargées sur le navire, ils se rendent au lieu pour lequel ils avoient stipulé le transport, et que l'un d'eux tombe si gravement malade qu'il y ait à craindre pour ses jours, l'autre associé requerra le patron et les autres chargeurs de se rendre auprès du malade à l'effet de recevoir sa déclaration sur ce qui concerne leur association. Après la mort de l'associé, ils rendront témoignage de ce qu'ils auront entendu. S'il y a quelque soupçon de mauvaise foi, au premier lieu où le navire abordera, les marchandises dûment estimées seront remises à une personne chargée d'en prendre soin, qui aura ensuite le profit pour elle, et devra rendre le capital à l'héritier légitime du défunt ou à son mandataire. S'il ne peut produire le témoignage de tous ceux qui ont estimé les marchandises, on joindra aux témoins ceux qui ont accompagné le navire jusqu'à la demeure de l'héritier. Si l'un des associés, même après le chargement du navire, meurt avant la mise à la voile, son associé devra fournir, pour prendre soin du chargement, un autre homme capable de travailler au navire, d'épuiser l'eau, de ramer, de tendre les couvertures; et tout cela sera aux dépens des biens du défunt : mais il ne pourra imputer aucune autre dépense sur ces biens, si l'héritier n'y consent.

(1) Ce chapitre est identique avec le chapitre XXII du Droit maritime de Berghen et Drontheim.

Capituli XXIV.

Umm vardhalld a skipum.

Nú ef þeir eru a leid komner, og þurfa þeir vardhallds vid og varygdar, ei sydur umm daga enn umm nætur, þa skulu þeir bergvörd hallda og hefia í stafne framm, og faru aptur epter skipe, á stiornborda, og fara framm epter skipe á bakborda, hafnar austur skal hefia aptur á bulkabrún á bakborda, og fara framm epter skipe, og fare so aptur á stiornborda. Siglingar austur og rávördur á ad hefiast hia siglu á bakborda, og fara framm epter skipe, og so aptur á stiornborda.

Þau embætte eru nu töld í farmannalögum, er vera eigi a hveriu löglaungu skipe. Enn þad er löglangt, er sessum má telia edur ahöfnum skipa.

Chapitre XXIV (1).

De la surveillance dans le navire.

Si dans un voyage maritime il est nécessaire de monter la garde tant de jour que de nuit, la vigie placée sur la proue pour examiner les rochers se promenera du côté gauche vers la proue; l'inspection des cordages qui partent du côté du navire jusqu'au mât aura lieu, de la pièce de bois qui affermit le mât sur le côté droit du navire, en allant vers la poupe. Celui qui est chargé de faire évacuer l'eau que fait le navire, à cause de la cargaison, commencera et finira à l'écoutille qui est au côté gauche, en allant du pont où le pilote est assis au gouvernail jusque vers la proue. Le travail de celui qui est chargé de faire évacuer l'eau que la mer lance dans le navire pendant la navigation, ainsi que l'inspection des antennes, se fera à commencer du mât et s'étendra à tout le côté gauche du navire jusqu'à la proue.

Telles sont les fonctions qui, d'après les lois des villes, doivent être remplies dans chaque navire d'une grandeur légale; on regarde comme tel celui qui a deux traverses entre chaque rang de bancs de rameurs, ou celui qui est muni de tout ce qui est nécessaire pour recevoir un chargement.

Capituli XXV.

Ef fleire menn eyga skip sammann.

Ef menn eyga hafskip samann, og vilia sumer fara, enn sumer ei, þa skal sa er fara vill, stefna þeim öllum til skips er í mote eygu, so laungu fyre ad umm lidmeige sysla, og fara so ad þessu skipte, sem seiger í jardaskiptum, og umm adra gripe fer í kaupa-balke. Enn ef þeir menn eygu hafskip samann, er hverge hefur kost til ad kaupa, og vilia ei adrer kaupa, hallde sa til gagns er vill, og greide þeim sinn luta skipleigu er til mots eygu vid hann, og take af hönum þad er hann þurfte til kostnadar ad hafa a hanns luta.

Chapitre XXV (2).

Si plusieurs possèdent ensemble un navire.

Lorsqu'un navire destiné à la navigation en pleine mer appartient à plusieurs copropriétaires, si quelques-uns veulent faire partir le navire et que les autres s'y refusent, ceux qui veulent expédier ce navire doivent assigner les autres assez long-temps d'avance pour qu'ils puissent arriver à terme, à l'effet de procéder à un partage de la manière qui est prescrite par le code pour le partage des terres et des autres choses précieuses, dans le livre *Des achats et ventes* (3). Si un navire appartient en commun à plusieurs copropriétaires dont aucun n'ait assez de fortune pour l'acheter seul, et que d'autres personnes ne veuillent l'acheter, alors les copropriétaires qui voudront l'employer pour leur usage

(1) Ce chapitre est identique avec le chapitre XXIII du Droit maritime de Berghen et Drontheim.

(2) Ce chapitre ne se trouve point dans le Droit maritime de Berghen et Drontheim. Il est emprunté du chapitre II de la section X du Grágás. Voir ci-dessus, page 62.

(3) C'est le chapitre XXIII, identique avec le XVIII.e du Gulaþing de 1274, qu'on trouve page 25.

So skal og fara ef menn eygu minne skip samann enn hafskip, og vill annar hallda til fiskiar edr feingiar skipenu, enn annar vill ei, þa skal so umm þad skip fara, sem fyr seiger umm hafskip. Hvervetna þar sem menn skulu med mönnum einhverium grip skipta edur virda, þar sem þeir eru ad lögum tilkvadder, þa skulu þeir jafnann til skipta koma fyre midiann dag, edur virdingar, ella sekur II aurum, halft Konge, enn halft þeim er virdingar kvadde löglega, nema naudsyn banne. En umm skipreida allan og vatnskieröld, er þeir áttu báder sammann med skipenu, þa skulu skynsamer menn meta, og skal þad allt skipe fylgia. Nú vill hvertvegge hallda skipenu til fiskiar eda feingiar, og a sinn veg hver, þa skal so ad fara sa er ei vill skipta umm skiped vid annann sem ádur vottar, fyre utann þa, ad þa skulu skynsamer menn luta, hver þra hafa skal skip edur verd, ef þeir verda eige sialfer ásátter og ef annar helldur skipenu til fiskiar edur feingiar, so ad annar veit ei, edur er ei adspurdur, þa ábyrgest sa skip er hefur, eda hafa lætur, enn hinn hafe þo fullann hlut af synum hluta skipsens er aungú ried fyre, edur leigu slyka sem VI skynsamer menn meta, ef skiped er under farma legt. Enn ef beggia þeirra rád voru til í fyrstu, þa ábyrgest hver ad þeim luta skiped, sem lut hefur af þvi teked. Enn ef ei gielldst, þeim verd fyre skyped er hafa á, þa sækesem vitafé. Enn ef menn eygu vatnsbáta samann, edur þau skip ad so eru vond, ad eige eru sioför til fiskiar ad hallda, og vilia þeir þo skilia eygn med sier, þa skal so ad þessu skipte fara ad öllu, sem fyrr seiger umm meira skip. Ef madur setur framm hafskip manns, og þo annar madur eige mid hönum, ad ovilia þess er á med hönum skiped, og so ef hann fer í burt med. So og ef madur höggur skyle högg a annars mann skip, og hvad er hann meider a skipenu, reida þess edur vidum, svare

en auront la faculté, en payant aux copropriétaires leur part dans le fret, sous la déduction des dépenses qu'ils auroient dû faire si le navire avoit été expédié à frais communs. Il en sera de même lorsque, des hommes ayant en commun une embarcation moins grande qu'un navire destiné à la pleine mer, l'un voudra l'employer à la pêche ou à quelque autre gain, et l'autre s'y refusera : on se conformera à ce qui est dit pour les navires destinés à la pleine mer. Dès qu'une chose de prix doit être estimée et partagée entre plusieurs par des hommes probes légalement cités, ces derniers sont tenus de se rendre au jour convenu, dès le matin, pour procéder à cette estimation ou à ce partage; celui qui fera défaut paiera deux ores, dont une moitié pour le roi et l'autre pour celui qui les a légalement nommés, à moins qu'ils ne puissent faire valoir une excuse légitime. Les agrès et accessoires du navire, les vases destinés à contenir l'eau, qui étoient en commun comme le navire, doivent être estimés, car ils en sont l'accessoire. Lorsque tous les copropriétaires veulent employer le navire à la pêche ou à tout autre gain, mais chacun d'une manière différente, et qu'aucun d'eux ne veut céder à l'autre, des arbitres jetteront le sort pour décider qui gardera le navire, et qui n'en aura que le prix, à moins qu'à cet égard les parties ne s'accordent. Si l'un, à l'insu de l'autre ou sans le consulter, emploie le navire commun à la pêche ou à tout autre usage lucratif, il en sera seul responsable, et l'autre jouira de sa part du produit ou touchera le fret que six experts décideront être dû si le navire avoit été chargé; mais, si l'usage que l'un a fait du navire commun a été consenti par l'autre, les risques seront à la charge commune, en proportion de l'intérêt de chacun. Celui qui ne sera pas payé de sa part dans le prix d'estimation du navire peut la réclamer en justice comme dette liquide. Lorsque des hommes qui possèdent en commun un bateau de transport ou un navire en si mauvais état qu'il ne puisse être employé pour la pêche ou pour une navigation dans la grande mer, ne veulent pas rester dans l'indivision, il sera procédé comme il a été dit plus haut. Celui qui lance de ses étais le navire d'un autre, ou dont un autre est copropriétaire, sans sa permission, celui qui donne des coups de hache au navire d'un autre, qui en endommage ou le corps, ou la charpente, ou les apparaux, doit payer un dédommage-

slyku fyre sem VI skynsamer menn dæma, löglega tilnefnder. Og hvervetna þar sem madur giörer ödrum manne fiarskada, med heip og öfund, bæte sa fullriette epter dome er giörer, og fiárskada med, ef vitne eru til. Þad er allt fullriettis skade, er menn meta til halfrar merkur. Enn ef minne er, þa er öfundarbot epter dome þeim er skadenn var giör. Riettare skal jafnann nefna menn til doms, ef lögmadur er ei nær. Nú dylur hinn, enn ei eru vitne til, synie med lírittar-eidr hinum meira fyre fullriettis skada, enn ef eidur fellur, giallde slykt sem ádur var talt. Enn ef verrtekst enn hann vill, giallde skada sektalaust innann VII nætta þeim er fe átta.

ment fixé par six experts légalement nommés par le juge. Dans tous les cas où quelqu'un endommage la propriété d'un autre par haine ou envie, il sera condamné à l'amende dite de pleine satisfaction (1), et il dédommagera en outre la partie lésée d'après la déposition des témoins. Il y a lieu à l'amende de pleine satisfaction lorsque le dommage est d'un demi-marc; mais, s'il est moindre, la personne lésée recevra une indemnité fixée par jugement. Si le juge de la province n'est pas sur les lieux, le magistrat inférieur doit nommer sur-le-champ des hommes pour juger. Si l'accusé nie le fait et qu'il n'y ait pas de témoins, il doit confirmer sa dénégation par le serment de trois hommes, lorsqu'il s'agit d'un dommage de pleine satisfaction; autrement il paiera l'amende déterminée plus haut. S'il n'a pas agi avec malice, il ne sera tenu qu'à indemniser la partie lésée, avant le terme de sept nuits, mais sans amende.

Capituli XXVI.

Umm farargreida skipmanna.

Nú feria menn farma fyre lande framm edur úr uteyum. Enn þad er farmur, er skip er half-laded edur meir, þa eru þeim allar hafner jafn-heimilar, ef þeir eru ei meir enn III nætur i sömu höfn ad vedre færu. Nú eru þeir leingur og ei vedurfaster, þa bæte landnam landsdrottne. Riett er ad þeir sieu í sömu höfn, medann þeir þurfa ad þurka edur selia varning sinn edur feing, edur færa a land gods sitt til hirdslu. Nú brytur madur skipp sitt, þa er hann fer med landsfram, avar edur annann trie reida, þa take sier vid afannars reka, so ad hann sie birgur, og legge verd epter med vitnum, epter skynsamra manna virdíngu ef til eru, ad þess bonda er næstur byr reka þeim er vidur vara.

Chapitre XXVI (2).

Des droits qu'ont les navigateurs.

Lorsqu'on charge près de la terre ou aux îles près des côtes du pays (le chargement est réputé fait, si le navire est chargé à moitié ou au-delà), on peut entrer dans tous les ports, pourvu qu'on n'y reste pas plus de trois nuits, si le temps permet de faire voile. Ceux qui y séjournent plus long-temps sans être tenus par le vent, doivent payer le ***landnam*** au propriétaire du terrain. On a droit de rester dans le même port tant qu'il y a besoin de sécher ou de vendre les denrées et les marchandises, ou de les conduire dans des magasins pour en prévenir le dépérissement. Si quelqu'un éprouve quelque fracture de son navire en longeant le rivage, brise une rame ou tout autre agrès de bois, il peut prendre sur l'héritage d'autrui autant de bois flottant (3) qu'il lui faut, en payant au plus proche habitant le prix de ce bois en présence de témoins, d'après l'estimation que feront des hommes éclairés s'il s'en trouve.

(1) Les codes islandais, notamment le Grágás, sect. VI, chap. VI, VII, XXXVI, XLIV et LII, parlent de cette sorte d'amende; mais malheureusement les éditeurs n'ont point rédigé de note qui en explique l'objet. J'ai fait ce qu'il m'a été possible pour rendre le sens de ce passage.

(2) Ce chapitre ne se trouve point dans le Droit maritime de Berghen et Drontheim, si ce n'est que la disposition finale a quelques rapports avec le chapitre X.

(3) Le bois dont il est parlé ici et dans plusieurs autres endroits du Jons-bog, est sans doute celui que les flots apportent sur les côtes d'Islande, et qui sert aux habitans pour la construction des navires et pour d'autres usages économiques.

CAPITULI XXVII.

Umm abyrgd a skipum fyre storme.

Ef madur dregr upp skip sitt þar er hann á ei uppsát, og hefur skip upp, og lyster vid annars skip, þa á sa ad ábyrgiast bæde er upp dro þar, er hann átte ei uppsát. Nú hefur þess skip upp er uppsát átte, og lystur því vid þess skip er ei átte uppsát, og brytur, þa abyrgest hvor sitt skip. Nú eigu þeir báder uppsát, edur hverge þeirra, þa ábyrgest sa bæde skipen, ef annad lestist af ödru, er þad feste er upptok. Enn ef bæde hefur senn upp, og lystur á lopte samann, þa ábyrgist hvor sitt skip. Nú dregur madur vid upp þar í hiá sem skip standa, þa skal madur so festa videnn, ad ei take vedur upp. Enn ef vedur tekur vid upp, og meider skip edur reida, þa ábyrgist sá skip er videnn átte ad festa. Ef madur ber fe sitt edur feing a land, og hefur þad upp vedur, og brytur skip manna, þa ábyrgest sa skip er þar bar upp er spiell vard ad. Nú dregur madur faung sin a annars land, þar sem eige standa skip fyre, og ei veit hann von til skipa uppsáta, og draga menn þar upp skip sidan, þa ábyrgest hann þad ei, þo ad vidr hanns edur föng brióte skip....

Nu fara menn med lande framm edur med eyum, og setia upp skip sitt í topt edur naust, og kiemur sá til sidan er á med skip sitt, og vill þar uppdraga, þa skulu þeir út draga, er ei áttu uppsát. Nu vilia þeir ei utdraga, þa bæte fullu landnáme þeim er uppsát á, slíku sem hann er madur til, og ábyrgest sialfur skip sitt ad öllu, þo ad hann drage ut.

CHAPITRE XXVII (1).

De la responsabilité pour le dommage causé par un grand vent.

Si quelqu'un traîne son navire pour le placer dans un lieu qui ne lui appartient pas, qu'ensuite ce navire soit soulevé par un coup de vent et jeté contre un autre, celui qui avoit traîné son navire dans un lieu qui ne lui appartenoit pas devra répondre des deux. Si le vent, soulevant le navire de celui qui possède le lieu, le jette contre l'autre navire de manière qu'il soit rompu, chacun supporte son dommage. S'ils possèdent tous deux le lieu où les navires se trouvent, ou si aucun des deux n'y avoit de droit, et que l'un des navires soit endommagé, la perte sera supportée par celui qui a mal étayé le navire que le vent a soulevé. Si le vent les enlève tous les deux et qu'ils se heurtent en l'air, chacun supportera son dommage. Celui qui traîne des pièces de charpente près du lieu où un navire est dressé, doit les attacher de manière que le vent ne puisse les enlever. Si elles sont enlevées par le vent, et qu'il en résulte un dommage pour le navire ou pour ses agrès, il sera réparé par celui qui auroit dû attacher les pièces de charpente. Si quelqu'un place des marchandises ou d'autres objets sur un lieu qui appartient à un autre, mais où il n'y avoit point de navire, et où il ignore qu'on en placera, il ne répondra pas du dommage que ces objets causeront au navire qui a été ultérieurement étayé dans ce lieu (2) . . .

Si des hommes naviguant le long d'une côte ou d'une île mettent leur navire dans un enclos, qu'ensuite le propriétaire de cette place vienne avec son navire, ceux à qui la place n'appartient pas doivent en retirer le leur. S'ils s'y refusent, ils encourent l'amende pour violation du droit de propriété, selon l'état du propriétaire; et si celui-ci fait retirer leur navire, ils ne pourront exiger aucune indemnité pour le dommage qui en résultera. Chacun a le droit d'assurer le navire avec

(1) Ce chapitre n'est point dans le Droit maritime de Berghen et Drontheim. Il est en partie emprunté du chapitre 1.er de la section x du Grágás. Voir ci-dessus, page 61.

(2) J'ai omis ici un passage qui m'a paru tout-à-fait étranger au droit maritime; il a pour objet d'appliquer au dommage causé à une maison les règles sur le dommage fait à un navire.



Riett er hönum ad festa skip sitt med torfe og griote, og vinne þad a lande hinns, þar er hvorke spille akre nie eing, og inne þeim fyre skada sinn er þa jard á. Eige vilium vier ad mikel skreid flytiest hiedan af landenu medan hallære er.

des tourbes, des pierres, dans le terrain d'autrui, si ce lieu n'est ni un champ ni une prairie, en payant au propriétaire l'indemnité du tort qu'il éprouve (1).

Capituli XXVIII.

Ef madr lèr manni skip eda ross.

Nú lèr madr manni skip eda ross, ok vill sá hafa at þörf sinni er lèd var, en hinn ferr til, er lèdi, ok tekr af honum lánid, þá gialldi hálfa mörk at áfángi, er átti skip eda ross. En ef sá hefir vídara eda lengr at færu vedri, en honum var lèd, þá gialldi hann áfáng hálfa mörk þeim er skip á eda ross, ok bæti þó skada þann, er þeim verdr ad er lèdi. Nú lèr hann ödrum þat skip, þá sekiaz þeir er hafa, ef þeir vissu, at eigi á at liá. Nú hyggia þeir at sá megi ráda skipinu, ok vardar hinum einum þá. Nú koma þeir aptr, er med skip mannz hafa farit, þá skulo þeir upp setia skipit ok búa um sem ádr var. Nú megu þeir eigi uppkoma, þá skulo þeir fara ok segia þeim manni, er skip þat á, at þeir megu eigi uppkoma, ok bidia hann til farar ok bióda lid sitt ad. Nú vill hann eigi til fara, ok ábyrgiz hann þá siálfr, en þeir ella, er med fóru; ok svá ef þeir búa eigi svá um, sem ádr var um búid. Ef madr lèr manni skip eda selr á leigu, þá verdr þeim mönnum öllum heimillt skip til farar, er sá þarf í þá för at hafa.

Chapitre XXVIII (2).

Du prêt d'un navire ou d'un cheval.

Lorsqu'une personne a prêté son navire ou son cheval, et que l'emprunteur l'emploie, si le prêteur le reprend, il doit lui payer un demi-marc pour dédommagement. Mais si l'emprunteur l'emploie plus long-temps qu'il n'avoit été convenu, ou dans un autre lieu quoique dans le temps convenu, il doit payer au prêteur un demi-marc pour indemnité, et en outre il répond de tous les risques. S'il prête lui-même la chose, ceux à qui il l'a prêtée sont responsables s'ils savoient qu'il n'en avoit pas le droit. S'ils l'ignoroient, c'est sur lui seul que porte toute la responsabilité. Quand celui qui s'est servi d'un navire qu'on lui avoit prêté revient, il doit le réintégrer et en prendre soin ainsi qu'il a été dit ci-dessus. S'il ne peut par ses propres forces remettre le navire au même lieu, il doit en prévenir le propriétaire, et lui offrir ses secours. Si celui-ci ne se présente pas, le navire est à ses risques; hors ce cas, c'est l'emprunteur qui répond de la perte ou du défaut d'avoir tenu le navire en aussi bon état qu'il étoit lorsqu'il l'a emprunté. Celui qui a emprunté un navire peut y placer autant d'hommes qu'il faut pour les besoins du voyage (3).

(1) Cette disposition est indiquée dans les éditions imprimées et le manuscrit, comme addition faite par un roi nommé Éric. J'ignore si c'est le fils de Magnus.

(2) Ce chapitre n'est point dans les éditions imprimées. Je l'ai trouvé dans le manuscrit de la bibliothéque royale; mais, hors d'état d'en déchiffrer les abréviations, je me suis adressé à M. Schlegel, à qui j'en dois le texte. J'ai suivi exactement l'orthographe de cette copie, quoiqu'elle diffère de celle des chapitres précédens.

(3) Toutes ces dispositions, qui ne se trouvent pas dans le Droit maritime de Berghen et Drontheim, sont empruntées du chapitre 1.er de la section x du Grágás. Voir ci-dessus, pages 61 et 62.



CHAPITRE XVII.

Droit maritime de la Suède.

La partie des états du Nord que nous appelons maintenant la Suède a subi un si grand nombre de révolutions, qu'il n'est pas facile de classer avec exactitude les monumens de sa législation, de manière à éviter de les confondre quelquefois avec ceux de la Norvége et du Danemarck. Ainsi l'on pourroit croire que la législation de Scanie doit être placée parmi celles dont se compose le droit suédois, puisque cette province appartient maintenant à la Suède. On pourroit aussi se demander si l'on ne doit pas comprendre dans les législations danoises celles de l'île Gothlande et de Wisby, sa ville principale, ce pays ayant été, à diverses époques, soumis au Danemarck.

Je me suis décidé à considérer la législation de Scanie comme législation danoise, parce que, pendant presque tout le temps auquel se rapportent mes recherches, la Scanie a été, sans variation, une province danoise, et que les lois dont j'ai à parler avoient été publiées par les soins ou sous les auspices des rois de Danemarck. Je ne m'en occuperai donc que dans le chapitre suivant.

Mais il ne m'a pas paru convenable d'agir de même pour l'île Gothlande, parce que la domination du Danemarck n'y a jamais été bien assurée; que cette île a été, tantôt presque indépendante, tantôt soumise à la Suède, tantôt au Danemarck, et que les monumens de législation que j'ai à recueillir se rapportent à un temps où cette île reconnoissoit la suprématie des rois de Suède.

On ne peut que se livrer à de vagues conjectures sur les premières coutumes civiles adoptées par les peuples de la Suède; et quand il faudroit croire, sur la foi des chroniques recueillies par Snorro, qu'un Odin venant du nord de l'Asie pour occuper la Scandinavie a fixé son premier établissement en Suède (1) et a donné ses lois à ce pays, je n'en serois pas plus avancé pour l'objet de mes recherches, limitées aux lois maritimes.

Les besoins les plus urgens les ont produites; l'expérience les a perfectionnées; les invasions, les changemens de gouvernement, les ont modifiées.

Loccenius en a dit quelques mots dans ses *Antiquitates sueo-gothicæ*, cap. XVI. J'aurois peut-être trouvé des notions plus étendues dans une

(1) *Heims-Kringla*, t. I.er, page 13.



dissertation académique faite en 1699 à Upsal par Olaûs Benzel, sous la présidence du professeur Lund, intitulée, *De Sueonum cum gentibus europeis secundum leges et pacta commerciis,* et dans l'ouvrage du professeur Éric, *De veterum Septentrionalium peregrinationibus.* Quelques démarches que j'aie faites pour qu'on m'envoyât de Suède ces deux écrits qui ne se trouvent pas dans nos bibliothéques, elles ont été inutiles. Je crois toutefois devoir citer un passage de ce dernier auteur, que m'a fourni l'ouvrage de Dreyer sur les lois de Lubeck, page 225. On y verra la confirmation de ce que j'ai dit au sujet des lois commerciales de la Norvége, que, dans l'absence ou l'insuffisance des lois du pays, les Septentrionaux adoptoient le droit maritime des étrangers qui fréquentoient leurs ports. « Nec mercato« ribus nostris », dit Éric, « occasionem vel facultatem jus exterorum perci« piendi defuisse objicias, quippe quos tam legum vetustissimarum brevitas, « diuturna interdum cum exteris hospitia, quàm ipsa earum necessitas, « namque ex iis lites in exteris obortæ decidendæ erant, ad jurispru« dentiæ cognitionem invitaverunt. Credi scilicet non potest, eos juris exte« rorum, quo inter eos degentes indigebant, fuisse incuriosos, quibus « jurisprudentia domi semper curæ cordique fuerat. Nec multis in re explo« rata consequentiis opus. Leges enim Islandorum qui consideraverit, vel « primo intuitu multa exterorum institutis accommodata, multa ex legibus « peregrinis hausta deprehendat, ad quam quin et mercantes symbolam con« tulerint quid obstet, non video; imprimis cùm ex infrà dicendis appareat, « islandicorum mercatorum bene multos viros fuisse nobilissimos qui, post« quam à mercando destitere, vel magistratui in patria gerendo admove« bantur, vel privatam egere vitam consilio tamen et auctoritate. »

Les anciens monumens de législation du royaume de Suède, dans lesquels j'avois à rechercher des textes de droit maritime, sont de deux espèces : les uns sont connus sous le nom de codes *Gothiques;* les autres, sous celui de codes *Suédois* (1).

Les premiers élémens des codes gothiques appartiennent à un temps où les provinces qu'ils ont régis, formoient des états indépendans; on y trouve des traces de l'aversion de leurs habitans pour ce qu'ils appeloient alors Suédois et Danois (2).

Parmi ces codes, celui dont le souvenir est le plus ancien est le code de Westrogothie, Wäst-Götha Lagh-book. La première rédaction en est attribuée au juge Lumberd; mais, à cette époque, les peuples de Westrogothie étoient encore plongés dans l'idolâtrie (3). La nécessité d'accommoder les dispositions du code aux nouvelles institutions et aux mœurs que le christianisme avoit produites, beaucoup d'autres causes nées des circonstances et de la marche

(1) M. Schildener, Guta-lag, einleit. pag. xij.
(2) Stiernhöök, *De jure Sueonum et Gothorum vetusto,* pag. 10.
(3) Stiernhöök, *ubi suprà,* pag. 14 et 15.



des temps, ont fait disparoître une grande partie de la rédaction primitive. Celle qui subsiste est certainement postérieure aux rois Birger (Iarl) et Magnus Ladislas, puisqu'on y trouve indiquées des constitutions dont ils sont auteurs. Une édition en a été publiée par Stiernhielm, à Stockholm, en 1663; mais M. Schildener, page xiij de sa préface du Guta-lag, en indique une plus récente. Loccenius en a fait une traduction latine imprimée à Upsal en 1692, avec des notes du professeur Lund.

Les lois de l'Ostrogothie, Östgötha Laghen, paroissent moins anciennes que les précédentes et passent pour être plus parfaites. Leur rédaction écrite a été successivement l'ouvrage de Charles, de Canut fils de S. Éric, et de Birger, en 1168, 1251 et 1260 (1). Celle qui nous est parvenue laisse croire dans le chapitre XXXV du livre IV qu'elle a été faite par Magnus Ladislas. Il en a été donné des éditions à Stockholm en 1607 et 1665; mais je ne sache pas qu'il en existe de traduction latine.

Le troisième code gothique est celui de l'île Gothlande, Guta-lag, code qu'il ne faut pas, ainsi que je l'ai dit, tome Ier, page 425, confondre avec le statut municipal de Wisby, capitale ou du moins principale ville de cette île. Ce pays fut assez long-temps indépendant. Ses habitans, fatigués de leurs divisions, se soumirent au roi de Suède, qui y entretenoit un gouverneur nommé *Iarl*. Le dernier de ces gouverneurs fut le célèbre Birger. Le roi de Danemarck Waldemar III y fit en 1360 une irruption qui excita la haine et la vengeance des villes anséatiques. Mais l'occupation fut de courte durée. L'île revint à la Suède. Le roi Albert l'engagea aux chevaliers prussiens pour une somme considérable, qu'en 1408 la célèbre Marguerite, devenue reine de Suède, acquitta (2). Soumise tantôt au Danemarck, tantôt à la Suède, l'île Gothlande resta définitivement à cette dernière puissance par un traité de 1644.

Il est difficile de déterminer l'époque à laquelle le code de cette île a été rédigé. On croit qu'il existoit avant l'introduction du christianisme; mais cette rédaction primitive a dû éprouver beaucoup de corrections. On peut croire néanmoins, avec quelque apparence de fondement, qu'il en existoit au XIIe siècle une rédaction peu différente de celle que nous possédons (3). Hadorph, dans son édition de 1687, dit que le style de ce code est en très-vieux suédois, assez difficile à entendre. Ce texte, ancien suédois, une traduction plat-allemande faite pendant que l'île étoit occupée par les chevaliers prussiens, et une nouvelle traduction allemande, ont été publiés en 1817 par M. Schildener, avec des notes très-savantes.

Les trois codes dont je viens de parler ne contiennent rien qui concerne les négociations maritimes. J'y ai seulement remarqué quelques dispositions

(1) Stiernhöök, *De jure Sueonum et Gothorum vetusto,* pag. 15.
(2) Cranzius, *Suecia,* lib. VI, cap. XXXV. — Chytræus, *Chron.* lib. I.
(3) M. Schildener, Guta-lag, einleit. pag. XXV.

relatives à la police des rivages et aux choses naufragées : on y voit même quelques traces de commerce avec les étrangers; mais aucune n'est de nature à ce que leur texte soit recueilli dans ma collection.

Quant aux codes suédois, l'opinion la plus générale est que les premières lois écrites sont celles d'Uplande, Uplandz-Laghen, antérieures à l'introduction du christianisme. On assure qu'elles ont été rédigées dans le IX.e siècle, sous le règne d'Ingield ou Ingevald, par le grand justicier Viger; ce qui leur fait donner quelquefois le titre de chapitres de Viger (1).

Les princes chrétiens les ont successivement révisées et adaptées aux mœurs et aux besoins nouveaux : tels sont S. Éric, Canut, Birger (Iarl), Magnus Ladislas. Il paroît aussi que, dans le commencement du XI.e siècle, le roi S. Olaüs y promulga la loi norvégienne, dite *loi de Froesté* (2). La rédaction du code d'Uplande que nous possédons, est celle qui eut lieu en 1295 par les ordres de Birger, fils du roi Magnus. On en a donné une édition en 1607; et Loccenius en a fait une traduction latine, dont l'édition, enrichie des notes de Lund, a été publiée par Rudbeck en 1700.

Quoiqu'autrefois chaque province de Suède eût ses lois propres, assez semblables pour le fond, mais différentes sous beaucoup de points (3), il paroît que les lois d'Uplande avoient sur les autres une sorte de supériorité; en ce sens que, dans le silence de celles-ci, on y avoit recours : c'étoit sans doute parce que les rois de Suède avoient fixé leur résidence à Upsal. On sait qu'il en étoit de même en France, où l'on admettoit assez généralement qu'en pays coutumier la coutume de Paris suppléoit au silence des autres.

On s'accorde à considérer les lois de Westmanie, Wästmanna Lagh-book, comme les plus anciennes après celles d'Uplande; il paroît même qu'elles portent quelques traces d'une plus grande antiquité : mais cela provient de ce que les réformations successives de la loi d'Uplande et la perte des premiers manuscrits ne permettent plus d'en constater le droit primitif. Du reste, ces lois de Westmanie diffèrent peu de celles d'Uplande. Il en a été donné une édition par Akerman en 1666.

Les lois de Sudermanie, Sudermanna-Laghen, ont été rédigées en 1326 par les soins d'Éric, fils de Magnus, et imprimées à Stockholm en 1666.

Les lois d'Helsingue, Hälsinge-Laghen, viennent ensuite. Elles sont peu étendues, quoiqu'elles aient régi un pays assez considérable qui se composoit de la Bothnie, Angermanie, Medelpade, Helsinge, Gestrie. On les attribue à Magnus Smek; ce qui paroît prouvé par le chapitre X. Elles sont, presque en tout, empruntées de celles d'Uplande. Elles ont été publiées à Stockholm en 1665.

Les lois de Dalie, Dalhe-Laghen, sont parmi les codes suédois celles qui

(1) Stiernhöök, *De jure Sueonum et Gothorum vetusto*, pag. 9.
(2) *Heims-Kringla*, t. II, pag. 179.
(3) Stiernhöök, *ubi suprà*, pag. 10 et 11.

portent le moins de traces d'une législation moderne; Hadorph en a donné une édition en 1676.

Je ne sache pas qu'il ait été fait de traduction latine des lois de Westmanie, de Sudermanie, d'Helsingue et de Dalie.

Stiernhöök, dont l'ouvrage, *De jure Sueonum et Gothorum vetusto,* m'a fourni ces détails, indique encore quelques autres codes de provinces suédoises; mais je n'ai aucune connoissance qu'ils aient été imprimés. L'ordonnance de promulgation du code général de 1442, dont je vais bientôt parler, laisse entendre qu'ils ne l'avoient pas été : ce qui, du reste, a peu d'importance pour l'objet de mon travail; car, à l'exception de quelques règles sur les naufrages et les pêches locales, aucun des codes suédois que je viens de nommer ne contient de règles relatives au droit maritime.

La puissance toujours croissante des rois d'Upsal ayant fini par mettre les provinces gothiques et les provinces suédoises sous une seule domination, on reconnut les avantages d'un code uniforme, et l'on s'en occupa sous le règne de Magnus, fils d'Éric, en l'annnée 1347. Mais la rédaction qu'on fit alors n'obtint point le caractère de loi par l'effet de la résistance du clergé. Le projet ne reçut son exécution qu'en 1442. Alors les droits divers dont j'ai parlé plus haut se fondirent dans le code qui porte cette date, publié par le roi Christophe, dont l'archevêque Raguald Ingenmund a fait en 1481 une traduction latine imprimée en 1614.

Nonobstant cette promulgation d'un code général, le droit d'Uplande conserva quelque temps, sous certains rapports, son ancienne autorité, et le code de 1442 ne fut bien complétement en vigueur que sous Charles IX, qui en 1608 en publia le texte rectifié, sous le titre Lands-lagh.

On voit, par l'ordonnance de promulgation de ce code, qu'il en circuloit un assez grand nombre de copies défectueuses; et même, lorsqu'on le compare avec la traduction dont je viens de parler, on y remarque d'assez importantes différences : ce qui porte à croire que Charles IX ne s'est pas borné à épurer le texte du code de Christophe. Il est certain au moins que la traduction de Raguald a été faite sur un texte très-différent de celui qui a été promulgué en 1608.

Les éditions les plus connues du Stadt-lagh sont celle de 1663 *in-folio* et celle de 1726 *in-4.°,* toutes deux faites à Stockholm. Il a été traduit en latin par Loccenius, et il a conservé sa force jusqu'au nouveau code de 1734, dont il existe de nombreuses éditions suédoises, une traduction allemande de 1807, qu'on assure être remplie de fautes, et une traduction latine faite par König, imprimée au moment même de la promulgation.

Le code de 1442 ne pouvoit, par les motifs que je vais bientôt expliquer, contenir de dispositions relatives au droit maritime proprement dit. On y trouve bien, dans le chapitre LIII du titre V, des peines contre ceux qui se servent sans droit du navire d'autrui; dans le chapitre VIII du titre VI, une

disposition sur les risques de la chose louée que les lois norvégiennes et islandaises appliquoient aux navires, et que la généralité de ses expressions pouvoit y faire appliquer aussi en Suède; dans le chapitre XLII du titre VIII, des peines contre ceux qui commettent un vol sur un navire; dans les chapitres XXXVI et XXXVII, des mesures favorables aux naufragés et des encouragemens pour les secours qu'on leur donne. Mais il suffit de les indiquer sans en recueillir les textes; les plus importans se retrouvent d'ailleurs dans le code des villes.

Les droits particuliers et le droit général dont je viens de parler n'avoient pour objet que la partie du droit civil commune à toutes les positions de la vie, indépendamment de la profession qu'exercent les individus; et en même temps ils formoient le droit spécial de cette classe de la nation qui, livrée à l'agriculture, étoit disséminée dans les campagnes.

Les habitudes et les intérêts des habitans des villes, l'industrie, le commerce, la navigation, auxquels ils se livroient, différoient trop des mœurs, des habitudes, des négociations usitées dans le reste du territoire, pour que la loi commune leur suffît. Il exista donc en Suède, comme on l'a vu dans la Norvége, un droit spécial des villes. Ce droit consista d'abord dans les priviléges que chaque communauté d'habitans obtenoit du souverain lorsqu'il l'érigeoit en ville, et dans les statuts municipaux que les habitans, d'accord avec les magistrats, avoient la faculté de rédiger.

Les seuls dont nous connoissions le texte, sont, 1.° le statut de Birka ou Biöörkä, 2.° la loi municipale de Wisby.

Comme les textes qui ont été conservés de ces droits municipaux particuliers, et celui du droit général des villes, sont les seuls, à proprement parler, qui m'offrent des monumens de droit maritime propres à prendre place dans ma collection, je vais entrer dans quelques détails particuliers à ce sujet.

Wilde, dans son ouvrage sur l'origine des lois suédoises, Lagarnas ursprung, pages 40 et suiv., assure qu'on ne sait à quelle ville attribuer le code qui porte le nom de Birka. Voici cependant quelques notions que j'emprunte de la préface d'Hadorph, qui en a donné une édition en 1687.

Birka, nommée aussi Biöörkä ou Biärköö, étoit, du temps du paganisme, une grande ville de commerce située sur le lac Mëlar, à environ trois milles et demi à l'ouest de Stockholm. On attribue le nom de cette ville au commerce considérable dont elle étoit le centre, du vieux mot Biärk, *commerce*. Elle est mentionnée pour la première fois dans la vie de S. Anschaire, écrite par S. Rembert, son disciple.

Lorsque le saint prêcha le christianisme en Suède, au commencement du IX.ᵉ siècle, Birka étoit la ville la plus grande et la plus riche du royaume; il s'y fixa au moyen du bon accueil que lui fit le roi Biorn (1).

(1) Rembert, *Vita S. Anscharii*, cap. X. — Adam Brem. *Hist. eccl.* lib. I, cap. XVI.

Une de ces révolutions fréquentes en Suède, qui forcent un roi à descendre du trône et à quitter ses états, ayant obligé le roi Armund à se retirer chez les Danois, il revint surprendre avec leur secours la ville de Birka, où la chronique atteste qu'il existoit de riches marchands (1). La situation ancienne de cette ville l'exposant souvent à être pillée par les pirates, on en fonda une nouvelle dans un lieu plus sûr, où se rendoient pour le commerce les habitans de la Suède et les peuples voisins (2). On ignore combien de temps cette ville subsista. Adam de Brème assure que, du temps du roi Stenkel, elle étoit détruite au point qu'on pouvoit à peine en reconnoître l'emplacement. Cependant Edrissi, dans sa Géographie composée vers 1140, parle encore de Birka. Peut-être n'est-ce que par tradition; ce qui prouveroit l'ancienne célébrité de cette ville. Messenius et autres savans croient que la destruction de cette ville eut lieu par l'effet d'une incursion des Norvégiens, sous la conduite d'Olaf Haraldson [S. Olaüs], et que les habitans se réfugièrent, partie à Talga, leur ancien entrepôt, partie à Sigtuna, qui elle-même fut détruite par les Esthioniens et les Ingriens en 1188, à la suite des longues guerres de ces peuples avec Birger (Iarl).

La fondation de Stockholm située dans une position plus avantageuse pour défendre le lac Mëlar fit oublier ces villes, à un point tel que c'est entre les anciens écrivains de Suède une question controversée, que de constater leur situation.

Birka, ainsi que Lodose et Sigtuna, avoient un droit municipal probablement assez semblable, qui fut porté à Stockholm et concédé par Birger à cette ville en 1254. C'est d'après ce texte de 1254, peut-être modifié, quoique conservant des traces de son antiquité, qu'Hadorph a donné son édition.

Cette loi ou statut de Birka ne contient que quatre chapitres relatifs au droit maritime, qui ont été reproduits dans le code des villes dont je parlerai bientôt. Je me servirai, pour publier ces quatre chapitres, du texte d'Hadorph; j'en dois la traduction à l'obligeance de M. Coquebert de Montbret.

Il existe dans le royaume de Suède une autre ville dont le nom rappelle de plus grands souvenirs que celui de Birka, et dont la législation maritime exige de moi plus de détails; c'est Wisby, capitale de l'île Gothlande (3).

Quoique sa situation dans cette île de la Baltique ait pu la rendre très-anciennement propre à servir de point central et d'entrepôt pour le commerce que les villes maritimes situées au midi et à l'ouest de cette mer vouloient faire avec la Russie, et que ce fait soit attesté pour le X.ᵉ siècle par les chroniques norvégiennes (4), il ne paroît pas que les navigateurs étrangers y eussent formé des établissemens importans avant le XI.ᵉ siècle.

(1) Rembert, *Vita S. Anscharii*, cap. XVI, XVII, XXIII.
(2) Adam. Brem. *Hist. eccl.* lib. I, cap. LII. — Idem, *Descriptio Daniæ*, pag. 12 et 18.
(3) D'après Hadorph, le nom primitif étoit *Wy*, qui fut augmenté du mot *by*, signifiant en suédois *village*.
(4) *Heims-Kringla*, t. I.er, page 295.

Mais la ville commerçante de Vineta, dans l'île d'Usedom, ayant été détruite en 1043 (1), d'autres villes au midi de la Baltique appartenant aux Wendes ou Vandales ayant éprouvé, à la même époque, un sort semblable de la part des princes saxons, l'île Gothlande devint le centre du commerce maritime (2); et si la ville de Wisby ne doit pas sa fondation à ces circonstances, elle leur doit au moins son accroissement.

Il ne paroît pas qu'elle eût encore une grande célébrité au XI.e siècle, puisqu'Adam de Brême n'en parle pas. Mais, indépendamment des causes que je viens d'indiquer, elle dut s'enrichir par l'effet des catastrophes que Sleswick dans le Holstein, et Sigtuna en Suède, éprouvèrent au milieu du XII.e siècle; et c'est surtout de cette époque que date l'état florissant que tous les historiens du Nord se plaisent à décrire.

La ville de Wisby fut même constituée d'une manière spéciale : elle se composa en partie de naturels, et en partie d'Allemands, qui n'y avoient pas simplement un droit de comptoir et de résidence, mais qui jouissoient de tous les droits de cité et partageoient les fonctions publiques, comme le prouve le chapitre XII du titre I des statuts de cette ville. Formée spécialement par et pour le commerce, elle dut se donner une législation, et le droit maritime ne put y être oublié. Il est très-probable que cette législation est du XII.e siècle. On verra en effet, dans le chapitre destiné à la législation maritime de la Russie, que des commerçans gothlandais et allemands établis à Wisby formèrent, dès le XII.e siècle, un comptoir à Nowogorod, et que le réglement de ce comptoir, appelé *skraa,* contient des dispositions relatives au droit maritime. Il est naturel d'en conclure que déjà la ville de Wisby, qui fournit cette colonie, avoit un droit civil. De plus, des diplômes de 1211 ou 1212 et de 1225 rapportés par Gadebusch, Liefländische Jahrbücher, t. I.er, pages 87 et 187, un autre de 1238 cité par Nietzsche, page 11 d'une petite dissertation *De juris Livonici fontibus,* imprimée à Leipsick en 1831, constatent que la ville de Riga fut autorisée à adopter le droit dont les commerçans établis dans l'île Gothlande faisoient usage. Or je crois qu'on doit entendre par-là plutôt le statut de la ville de Wisby formée de Gothlandais et d'Allemands, que le code Guta-lag dont j'ai parlé page 91. Mon opinion est d'ailleurs confirmée par les termes d'un privilége de 1277, rapporté par Dreyer, *De inhumano jure naufragii &c.,* page 161, dans lequel on lit que les Gothlandais et les Allemands établis en Livonie sont autorisés à faire juger leurs différends dans ce pays, *secundùm jus illud quod à mercatoribus in Gotlandia observatur.*

Siegel, dans une dissertation intitulée *Selecta quædam capita juris*

(1) Helmod, *Chronica Slavorum*, lib. I, cap. II. — Cranzius, *Vandalia*, lib. II, cap. XIX et XX. — Leibnitz, *Scriptores rerum Brunsv.* præf. pag. xxviij. — Kuricke, *Ad jus Hanseatic.* pag. 73.

(2) Marschal, *Annales Herulorum et Vandalorum*, ap. Westphal. t. I.er, col. 147.—Moller, *ad Helmod.* lib. I, cap. II, not. 5. — Olaüs Magnus, *Historia gentium septentrion.* lib. II, cap. XXII et XXIV; lib. X, cap. XVI. — Cranzius, *Vandalia*, lib. VII, cap. XXVII.

Rigensium, imprimée en 1751, est encore plus explicite. Voici comment il s'exprime, page 3 : « Scilicet jus Wisbicense olim Rigam, non maritimum « solùm, sed etiam civile, quod sub appellatione des Wisbischen Stadt-Rechts « veniebat et libros XI complectebatur, recepisse certissimum habetur. »

A la vérité, cet écrivain est si récent, relativement à l'époque à laquelle nous avons à nous reporter, qu'on doit regretter qu'il n'ait cité aucune autorité à l'appui de son opinion. Il faut même ajouter que le silence d'Oelrichs, qui a fait un travail spécial sur l'ancienne législation de Riga, paroît infirmer beaucoup l'assertion de Siegel; néanmoins je ne peux croire que ce dernier ait inventé ce qu'il assure. On comprendroit difficilement comment il auroit pu, sans avoir quelque connoissance particulière de documens authentiques, ou du moins d'une tradition fondée sur d'anciennes chroniques, dire d'une manière expresse que le droit de Wisby, adopté par Riga, portoit le titre qu'il transcrit, et étoit divisé en XI livres. D'ailleurs les autres documens que j'ai cités à la page précédente ne permettent pas de douter de l'existence de ce droit civil de Wisby.

Il est donc très-probable, et c'est l'avis de M. Schildener, pag. xiij, que dès le XII.ᵉ siècle Wisby avoit une législation écrite, un statut qui, de même que celui que nous possédons, mais dont la rédaction est du commencement du XIV.ᵉ siècle, comprenoit le droit civil et le droit commercial.

J'ai déjà eu occasion de faire remarquer qu'on ne pouvoit considérer comme sérieuse l'objection de Cleirac, qui supposoit que Wisby n'avoit pas eu de législation civile avant 1288, par le motif qu'à cette époque seulement elle fut entourée de murailles. La circonstance, qu'une agglomération d'habitans auroit été élevée, par le souverain, de la qualité de bourg à celle de ville, est tout-à-fait étrangère à l'étendue de son commerce et aux progrès qu'elle a pu faire dans la navigation. Elle ne l'est pas moins au droit d'avoir des statuts ou codes rédigés, soit par ses magistrats, soit par les corporations intéressées, droit qui ne dépendoit point de la qualité de ville, mais du privilége de justice propre, weichbild, que des bourgs obtenoient souvent, et dont toutes les villes ne jouissoient pas.

Il est bien vrai que nous ne connoissons maintenant d'autre statut municipal de Wisby que le statut rédigé au commencement du XIV.ᵉ siècle, dont je parlerai bientôt : mais on sait combien de documens ont disparu (1); surtout on sait combien il est possible que, dans un temps où l'imprimerie ne conservoit pas les lois anciennes, elles aient dû périr quand de nouvelles rédactions les rendoient en quelque sorte inutiles.

Maintenant quelles conjectures peut-on former sur cet ancien statut, dont le texte ne nous est pas parvenu?

(1) On voit, par la chronique de Gothlande de Strelow, pag. 256, qu'en 1527 l'évêque de Linköping en Suède, étant venu dans l'île Gothlande visiter les églises, recueillit tous les anciens monumens qui restoient, et les emporta en Pologne, où il mourut. M. Schildener, pag. XLIV, dit aussi que de grands incendies eurent lieu à Wisby en 1311 et 1314.

Un grand nombre d'écrivains ont cru que Wisby devoit sa législation à l'empereur Lothaire. Hadorph le dit expressément dans la préface de l'édition qu'il a donnée du Wisbuische Stadz-Lagh. Cet écrivain et ceux dont il adopte l'opinion, ou qui ont suivi la sienne, se sont fondés sur le préambule du statut révisé au commencement du XIV.ᵉ siècle.

Le meilleur moyen d'apprécier cette opinion, c'est d'avoir sous les yeux ce préambule. En voici la traduction :

« Qu'il soit notoire que, lorsque les gens de différentes nations se rassem« blèrent à Gothlande (1), on jura la paix, que tout autour du pays il y auroit « huit arpens francs, n'importe que ce fussent des champs cultivés ou des « prés, pour que chacun pût décharger ses marchandises, et que même « ceux qui se trouveroient à l'ancre au-dessous de l'île seroient sous la « protection de la paix jurée. Mais, la ville s'étant accrue, et l'exécution de « cette convention ayant donné lieu à des querelles, à des assassinats et « autres crimes, on s'adressa à Henri duc de Bavière et de Saxe, qui nous « confirma la paix, et ce droit que son grand-père l'empereur Lothaire nous « avoit donné. Étoient présens comme témoins, les seigneurs ci-après : l'évêque « Gerold, l'évêque Evermod, l'évêque Berno de Mecklenbourg; le mar« grave de Voborg, le comte Frédéric de Arnsberg, le comte Henri de « Ravensberg, le comte Alf, le comte Siverd, le comte Volrad, le comte « Henri de Ratzbourg, Lydard de Meynershein, Ludolfe de Walzingerod, « Gonzelin Anno le camérier, Léopold le Droste, et le comte Reynold « de Lubeck, dans la septième année du règne du puissant empereur Fré« déric. Mais, comme il s'éleva de grandes contestations entre la ville et le « pays, on s'adressa à Magnus, roi de Suède, qui nous confirma nos lois « et nos franchises. Plus tard, le roi de Suède Birger, le duc Éric, le duc « de Suède Woldemar, et enfin Magnus, roi de Suède, de Norvége et « de Schonen, nous sanctionnèrent et confirmèrent notre droit et notre « liberté; et ce dernier ordonna que nous eussions deux codes écrits, l'un « en langue gothique, l'autre en allemand, contenant chacun tout notre « droit; que, lorsqu'il se présenteroit des cas non prévus, on les jugeât « d'après les règles de l'équité, et que ces décisions fussent insérées dans « les deux codes, afin de ne pouvoir être changées. Il ordonna en outre que « nous eussions un sceau dans les deux langues. Ce droit de Wisby est de « la teneur suivante. »

En supposant que ce document présente l'empereur Lothaire comme auteur du droit municipal de Wisby, une allégation, même dans une loi, doit être vérifiée; et si elle est matériellement fausse, le caractère respectable du document qui la contient ne peut la transformer en une vérité.

(1) Ce nom paroit avoir été anciennement donné à la ville de Wisby, suivant ce que dit M. Schildener, note 351.

Le diplôme de l'empereur Lothaire n'existant plus, au moins je ne connois aucun recueil qui le contienne, ni aucun auteur qui prétende en avoir vu le texte, il faut recourir au diplôme de Henri le Lion, qui, d'après le document cité, confirma en 1163 la concession faite par son aïeul. Or en voici les termes; on sera à portée de juger s'il s'agit d'un droit civil et maritime :

« Noverit cunctorum tam præsentium quàm futurorum Christi fidelium « sagacitas, qualiter nos, ob amorem pacis et reverenciam christianæ reli« gionis, maximè autem contemplatione retributionis æternæ, dissensionem « inter Theutonicos necnon Gutenses, instigante spiritu nequitiæ, diù « malè habitam, unitati et concordiæ antiquæ reformaverimus; qualiter « etiam multimoda mala, videlicet odia, inimicitias, homicidia ex utrius« que gentis dissensione orta, Spiritûs Sancti gratiâ cooperante, perpetuâ « pacis stabilitate coadunaverimus, et postmodum Gutenses in nostræ « reconciliacionis gratiam benignè receperimus. *Juris* igitur *et pacis* ejusdem « *decreta,* Gutensibus quondam à serenissimo Romanorum imperatore do« mino Lothario, piæ memoriæ, avo nostro, *concessa,* nos, in omni devotione « factis ejus inclinantes, simili pietate Gutensibus contradimus, unius« cujusque juris traditionem per singula capitula distinguentes. »

Suivent tous les articles de cette concession, dont aucun ne traite de législation civile ou maritime. Pour ne rien laisser à désirer, je vais les transcrire :

« Per universæ potestatis nostræ dicionem Gutenses pacem firmam ha« beant, ita ut quicquid dispendii rerum suarum, seu injuriæ, infra terminos « nostri regiminis pertulerint, plenam ex judiciaria nostra potestate justiciam « et correctionem consequantur : hanc eis gratiam adjicientes, ut in omnibus « civitatibus nostris à teloneo liberi permaneant. Item, si quis Gutorum in « quibuscumque civitatibus nostris, ubi pacem sub jurejurando firmavi« mus, peremptus fuerit, capitis sententiâ reus ille puniatur. Si quis verò armis « vulneratus vel debilitatus fuerit, manu reum truncari decernimus; insuper, « si quispiam fuste vel pugno impiè læsus fuerit, juri civitatis in qua id conti« gisse dignoscitur, reus item subjaceat. Similiter autem quicumque Guten« sium in itinere eundo vel redeundo in die non legitimo occisus fuerit, « peremptor cum hæredibus et cognatis occisi XL marcis monetæ illius pro« vinciæ in qua nefas perpètratum est, componat. Si quis etiam eorum in « quacumque civitate nostra mortuus fuerit, bona sua hæres vel cognatus « ejus, si fortè præsens est, recipiat et in multa pace fruatur. Sin autem bona « illa in eadem possessione quâ ille obierit, annum et diem indistricta reser« ventur, si verùm nullus infra tempus denominatum bona ista requisierit, « judex civitatis ea recipiat. Novissimè autem eamdem graciam et justiciam « quam nostris mercatoribus decrevimus, eamdem omnibus Gutensibus in « perpetuum statuimus fideliter et inviolabiliter conservandam, hoc videlicet « pacto, ut gratâ vicissitudine idem nostris et ipsi exhibeant, nos quoque

« et terram nostram de cætero arctiùs diligant, et portum nostrum in *Lujbyke* « diligentiùs frequentent. »

Le lecteur aura sans doute reconnu que cette charte n'a rien de relatif à la législation, mais seulement à des priviléges et à des sûretés accordés aux habitans de Gothlande à l'occasion de leurs relations dans les états de Lothaire et de Henri le Lion.

Les articles de la charte en contiennent le détail : liberté des voyages, protection des tribunaux, affranchissement de péages, promesse de punir ceux qui attenteroient à la personne d'un habitant de Gothlande, affranchissement du droit d'aubaine; tels sont les avantages concédés. Dans tout cela, il n'y a pas un mot qui, si je peux employer cette expression, sente la législation privée. Le prince accorde des faveurs, des sûretés; il demande en retour (ce qui étoit bien évidemment le but politique de tant de générosité) que ceux à qui il les accorde fréquentent le port de sa bonne ville de Lubeck; mais, assurément, il ne leur impose ou ne leur concède aucun code de lois civiles, et surtout il ne dit pas un mot de droit maritime.

A cette preuve fondée sur les termes mêmes de la charte de Henri le Lion, se joint celle que fournissent les diplômes accordés en 1255 à la ville de Wisby par Gérard I.er et Jean I.er comtes de Holstein. La concession qu'ils contiennent, ou plutôt qu'ils confirment, ne désigne que des sûretés et des immunités pour le commerce; elle se termine surtout par ces expressions remarquables : *Sicut Henrici ducis de Brunswick privilegia iisdem civibus de eadem libertate continent.*

Il ne paroît donc pas possible d'échapper à cet argument. Ce qui fait l'objet des diplômes des comtes de Holstein est la même chose que ce qui faisoit l'objet du diplôme de Henri le Lion, entièrement relatif à des droits de sûreté et de sauvegarde. Henri le Lion déclare expressément qu'il confirme la concession de son aïeul Lothaire; et, pour la rendre plus notoire, il en rappelle tous les articles : donc ce que Lothaire avoit concédé ne consistoit qu'en priviléges et en garanties de sûreté; donc c'est là le seul sens qu'on puisse attribuer aux mots du préambule den vrede und dit recht, *la paix et ce droit,* sur lesquels plusieurs écrivains s'étoient appuyés pour attribuer à l'empereur Lothaire la rédaction du droit civil de Wisby; donc on ne peut, sans en forcer le texte, et, j'ose le dire, sans affirmer contre l'évidence, soutenir que ces chartes s'appliquent à une législation civile quelconque.

J'avoue, du reste, que les concessions et priviléges accordés à Wisby par Lothaire et ses successeurs prouvent que cette ville avoit une assez grande importance dès le XII.e siècle, et, par conséquent, donnent de fortes présomptions qu'on avoit pu y rédiger par écrit un statut dont la sagesse l'auroit fait adopter par la ville de Riga.

Ce statut, dans sa forme ancienne, n'étoit pas identiquement le même

que celui qui nous est parvenu. Siegel assure, comme on l'a vu, qu'il étoit divisé en onze livres. Cette sorte de signalement ne peut convenir au statut du XIV.ᵉ siècle, divisé seulement en quatre livres, dont le III.ᵉ est subdivisé en trois parties, et le IV.ᵉ en trois. Ainsi ce dernier statut n'est pas seulement une publication textuelle du précédent, mais un travail nouveau.

Toutefois il est probable, surtout en ce qui concerne le droit maritime, qu'il reproduit les principales dispositions du précédent.

On voit, par ces détails, que le seul texte de droit maritime appartenant à la ville de Wisby, que je puisse publier, est celui que contient le code rédigé au commencement du XIV.ᵉ siècle, en tête duquel se trouve le préambule dont la traduction est page 98.

Je donnerai ces dispositions relatives au droit maritime d'après l'édition publiée par Hadorph. M. de Clercq, qui avoit eu la complaisance de me traduire les documens en plat-allemand des volumes précédens, a bien voulu encore, nonobstant ses occupations, me rendre ce service pour le statut de Wisby, et pour divers autres statuts en la même langue.

Hadorph annonce, dans son avertissement, qu'il n'a reçu de l'hôtel-de-ville de Wisby que le code écrit en plat-allemand, celui qui étoit en gothique ayant été perdu par l'effet du temps et des guerres. « Cet exemplaire allemand, « continue-t-il, est bien l'original ; ce qui est prouvé par cette circonstance, « qu'il est écrit avec des pages toutes blanches à la fin de chaque titre, « telles que l'avoit prescrit le roi Magnus, afin de pouvoir y ajouter les « nouvelles décisions. » On sait que cet usage étoit général dans les villes du Nord. Le paragraphe 9 du chapitre I.ᵉʳ du livre I.ᵉʳ du statut de Wisby contient des règles précises à cet égard. On en trouve de semblables dans les statuts de Hambourg, livre VI, chapitre XI ; de Riga, livre I.ᵉʳ, chapitre IV ; de Stade, livre V, chapitre X. Aussi Hadorph fait observer que plusieurs articles sont écrits de mains différentes. Il ajoute « qu'il a traduit cet allemand « dans la langue actuelle suédoise ; que sa traduction a été revue par l'évêque « de Mara, M. Hakan Spegel, et M. le secrétaire Claudius Ornhielm, et « qu'il a fait imprimer la version en regard du vieux texte allemand, afin que « le lecteur pût comparer et reconnoître combien ce vieil allemand se rap« proche bien plus de la langue gothique que celui qu'on parle et qu'on « écrit aujourd'hui. Outre ce manuscrit envoyé de l'hôtel-de-ville de Wisby, « il a eu entre les mains un autre vieil exemplaire sur parchemin, qui « est une copie exacte faite dans le temps du roi Magnus, fils d'Éric, « dans lequel on ne trouve pas les additions faites à celui qu'il avoit reçu « de l'hôtel-de-ville. »

Je donne à ce code la date de 1320, mais ce n'est que par conjecture. On a vu, tome I.ᵉʳ, page 426, que les opinions varient de quelques années.

Mais ne faut-il pas considérer aussi comme droit maritime appartenant à Wisby la compilation dont j'ai donné les textes, t. I.ᵉʳ, pag. 463 et suiv. ?

A l'époque de la publication de ce volume, je ne connoissois point la belle et savante dissertation de M. Schlegel sur l'autonomie du droit danois, dans laquelle il a exprimé une opinion différente de celle que j'ai adoptée. En m'annonçant qu'il avoit reçu mon volume, et en accompagnant ses remercîmens des termes les plus flatteurs, il m'a déclaré qu'il ne croyoit pas pouvoir abandonner son sentiment. C'étoit pour moi un avertissement de soumettre le mien à un nouvel examen; et comme de mon côté j'ai cru devoir persister, je vais, non pas reproduire ce que j'ai dit, mais répondre aux objections que je n'avois pas bien connues.

M. Schlegel a consacré quelques lignes à s'expliquer sur l'ordre d'ancienneté qu'on devoit attribuer au droit d'Oléron, au Consulat de la mer, et au droit dit *de Wisby*. Il considère le Consulat comme le plus ancien; ce qui peut être vrai, s'il veut dire que les principes du droit maritime recueillis dans cette compilation étoient probablement pratiqués sur les côtes de la Méditerranée, où le Consulat a pris son origine, avant de l'être sur les côtes de l'Océan, où les rôles d'Oléron furent rédigés : mais je ne puis accéder à son sentiment, s'il s'agit du temps de la rédaction de l'une et de l'autre de ces compilations, dans l'état où elles nous sont parvenues.

M. Schlegel a dû, j'en conviens, n'avoir pas une grande idée de l'antiquité des rôles d'Oléron, tant qu'il ne les a connus que par l'édition de Cleirac, la seule qui, jusqu'à la publication de ma collection, ait pu être entre les mains des étrangers. Le style, les dispositions additionnelles que cet éditeur n'a point distinguées des primitives (les seules qu'on puisse et qu'on doive appeler *rôles d'Oléron*), induisoient naturellement à croire que ces rôles n'avoient pas été rédigés avant le Consulat, et même que la compilation de Wisby étoit antérieure.

Peut-être M. Schlegel, appréciant avec cette sagacité et cette impartialité qui distinguent si éminemment ses écrits ce que j'ai dit des rôles d'Oléron et du Consulat, se rangera-t-il à mon opinion, et reconnoîtra-t-il maintenant l'antériorité de la rédaction des rôles d'Oléron sur celle des deux autres compilations.

Au surplus, une nouvelle discussion à ce sujet seroit un hors-d'œuvre. Il ne s'agit plus ici de savoir si la compilation Hogeste Water-Recht est antérieure aux rôles d'Oléron, mais si c'est réellement à Wisby qu'elle a été rédigée, parce que, l'île Gothlande ayant été, pendant une grande partie du XIVe siècle, et jusqu'en 1646, sous la domination danoise, il en résulteroit, dans l'opinion de M. Schlegel, que cette compilation pourroit être revendiquée par le Danemarck; ou dans tous les cas, d'après le parti que j'ai pris de ranger la législation maritime de Wisby dans le chapitre relatif à la Suède, il faudroit insérer cette compilation dans le présent chapitre.

Il y a deux points sur lesquels M. Schlegel et moi sommes parfaitement d'accord : 1.° la compilation Hogeste Water-Recht est tout autre chose que

le titre de droit maritime contenu dans le statut municipal de la ville de Wisby; 2.° cette compilation n'est point l'ouvrage d'un législateur ou d'un magistrat politique.

Mais M. Schlegel croit que la rédaction que nous possédons a été faite à Wisby par une corporation de commerçans, comme une sorte de pacte ou de statut coutumier qui, sans lui donner les caractères de loi, lui imprimoit au moins ceux que l'on reconnoît aux coutumes écrites; tandis que, dans mon opinion, cette rédaction n'est qu'un ouvrage privé, composé de fragmens empruntés à divers pays, où ces fragmens avoient l'autorité de coutumes écrites.

Tel est le point qui nous divise, point assez peu important, je l'avoue, pour ce qui tient au fond du droit, mais qui, sous les rapports archéologiques, n'est pas sans quelque intérêt.

Comme le moyen de s'entendre, de se rapprocher peut-être, ou du moins de se rendre réciproquement justice, est de bien préciser l'état de la question, je dois commencer par rappeler quelques faits qui ne sauroient être entre nous un objet de controverse.

Dans l'une et l'autre famille de manuscrits de la compilation de Wisby, savoir, la première qui se rattache à l'édition faite à Copenhague en 1505, la seconde qui se rattache à l'édition faite à Lubeck en 1537, la compilation est divisée en deux sections très-distinctes, sur l'individualité desquelles il n'est pas possible d'élever des doutes sérieux. La première finit à l'article 39, suivant le texte de 1505; à l'article 34, suivant les manuscrits de 1533 et de 1537, dont j'ai donné la description, t. I.er, page 450; à l'article 36, suivant les manuscrits de Gripswald et d'Husum et les éditions que j'ai décrites dans le même tome, pages 456 et suivantes.

La séparation de ces deux sections est attestée par l'intercalation, entre la première et la seconde, d'un titre qui, à quelques variations près, signifie: *Voici les ordonnances que les navigateurs et les patrons ont faites entre eux.* Ce titre est même beaucoup plus étendu dans les manuscrits de 1533 et de 1537. Plusieurs textes, entre autres celui de 1505, intitulent le premier article de cette seconde division, du mot tom erſten, *en premier lieu.*

A son tour, la première division, dont le caractère d'individualité est si évidemment démontré, doit être subdivisée en deux parties: la première, qui consiste en quatorze articles d'après le texte de 1505, et en douze d'après tous les autres manuscrits et éditions; la seconde, qui, dans tous les textes, sans aucune différence, commence par l'article, *On institue quelqu'un patron d'un navire &c.,* article qui, comme on sait, est le premier de la compilation d'Oléron.

Indépendamment des raisons que j'en ai données, t. I.er, pages 436 et suivantes, la preuve que ces quatorze ou douze articles sont une composition distincte des suivans, résulte du fait qu'on ne les trouve point dans les

manuscrits de Hambourg, que j'ai indiqués, t. I.er, page 368, et dans plusieurs autres, dont je parlerai dans le chapitre suivant.

Ainsi il est impossible de ne pas reconnoître dans la compilation de Wisby trois sources ou fragmens distincts; et c'est encore un point sur lequel je me félicite d'être d'accord avec M. Schlegel.

On ne peut méconnoître que la première partie, formant les articles 1 à 14 inclusivement de l'édition de 1505 et 1 à 12 des éditions vulgaires, ne se trouve littéralement dans des codes de Lubeck; que la seconde partie, formant les articles 15 à 39 de l'édition de 1505 et 13 à 36 des éditions vulgaires, ne soit identique avec les 24 articles primitifs des rôles d'Oléron; qu'enfin la troisième partie ne soit exactement conforme à une série d'articles connus en Hollande sous le nom d'*Usages d'Amsterdam, Enchuysen, &c.*

Les quatorze ou douze articles qui forment la première partie, appartiennent-ils originairement aux codes de Lubeck dans lesquels les auteurs de la compilation les auroient puisés, ou bien ces articles faits à Wisby ont-ils été empruntés par les rédacteurs des codes de Lubeck? Voilà à quoi se réduit la question pour cette première partie. J'ai pensé que ces articles, qui indiquent spécialement et exclusivement des localités de Lubeck, et même des règles de police locale du port de cette ville, n'ont pu être faits qu'à Lubeck. Je reconnois néanmoins, et je l'indiquerai dans mes notes, que plusieurs articles, contenant des principes généraux très-semblables à ceux des codes de Lubeck, ont pu être empruntés à Wisby.

Les articles 15 à 39 inclusivement d'après l'édition de 1505, ou 13 à 36 d'après les éditions vulgaires, sont identiques avec les vingt-quatre articles primitifs des rôles d'Oléron. M. Schlegel dit, il est vrai, qu'ils n'ont été empruntés que d'une manière libre et avec les transpositions nécessaires; il n'y trouve même qu'une ressemblance générale, telle qu'elle peut résulter de circonstances analogues qui ont nécessité des dispositions semblables.

Je ne peux accéder à cette opinion : ou il faut prouver que mes textes des rôles d'Oléron et ma traduction de la compilation de Wisby ne sont pas fidèles, ou il faut reconnoître qu'entre les vingt-quatre articles de la compilation de Wisby qui viennent d'être désignés, et les vingt-quatre articles des rôles d'Oléron qui existent seuls dans les deux plus anciens manuscrits d'Angleterre (1), il y a une identité parfaite telle, que nécessairement un des textes est la traduction de l'autre.

La troisième partie, formant les articles 40 à 66 de l'édition de 1505, ou 37 à 70 des éditions vulgaires, est identique avec les trente-quatre articles connus sous le nom d'*Usages d'Amsterdam, Enchuysen, &c.*, à la seule différence que l'édition de 1505 ne les contient pas en totalité, comme les contiennent les éditions vulgaires.

(1) J'en ai retrouvé un à la bibliothèque royale, n.° 10,391, ancien fonds, écrit au XIV.e siècle, qui contient uniquement ces vingt-quatre articles.

C'est principalement cette partie que M. Schlegel croit avoir été rédigée à Wisby et empruntée par les Hollandais. Mais, si cela est vrai, par quelle singularité n'y parleroit-on que de navires entrant à Amsterdam, remontant les baies qui conduisent à ce port, parcourant le Marsdiepp et les autres mers de la Hollande? Pourquoi pas un mot de Wisby et de ses parages, dans un réglement fait à Wisby?

Ce n'est pas tout. Les articles de la première partie sont insérés, les uns dans un code de Lubeck de 1158, les autres dans des codes de la même ville dont le plus récent est de 1240. Si les législateurs de Lubeck les ont empruntés à la compilation de Wisby, cette compilation étoit donc rédigée antérieurement à ces dates; et alors il faut supposer qu'elle n'étoit pas composée des trente-quatre articles formant la III.ᵉ partie : car ces articles indiquent un commerce maritime très-actif à Amsterdam, qui n'existoit point au XIII.ᵉ siècle; ils parlent du Marsdiepp, formé beaucoup plus tard.

Mon hypothèse, qui consiste à attribuer à Lubeck ce que je trouve littéralement dans les codes de cette ville de 1240 et avant, à la France ce qui forme la partie primitive des Rôles d'Oléron, à la Hollande ce que je trouve dans les usages maritimes de ce pays avec indication de localités spéciales à ce pays, n'a-t-elle pas pour elle tous les caractères de la vraisemblance, si l'on ne m'accorde pas le droit de dire ceux de la démonstration? Me suis-je trop hasardé en ne voyant dans la compilation Hogeste Water-Recht qu'une sorte de pastiche, un amalgame de morceaux puisés à des sources différentes, qui, par sa forme bizarre et ses doubles emplois, annonce la réunion fortuite d'élémens étrangers les uns aux autres, et qui, par les indications qu'il contient, ne peut avoir été fait qu'à une époque où Amsterdam étoit commerçante, et le Marsdiepp déjà formé?

Je soumets la solution de cette question aux savants et surtout à M. Schlegel. Si je n'ai pas eu le bonheur de les convaincre, ils me rendront au moins le témoignage que j'ai discuté avec bonne foi.

M. Schlegel, reconnaissant le fait que les textes de la compilation Hogeste Water-Recht contiennent des indications qui démontrent une rédaction moderne, comparativement au temps où son opinion forceroit à se reporter, les explique en disant qu'elles ont été faites après coup. Mais a-t-on quelque rédaction qui ne les contiendroit pas? ce qui, sans doute, pourroit appuyer son hypothèse. Si, au contraire, jamais la compilation de Wisby n'a été connue que dans l'état où nous la possédons et avec ses preuves intrinsèques d'une composition récente, pourquoi se déterminer par de pures suppositions pour la croire ancienne?

Une fois renfermé dans cette alternative inévitable, ou que les auteurs de la compilation de Wisby ont été copiés par les auteurs des Statuts de Lubeck, des Rôles d'Oléron, des Usages d'Amsterdam, ou qu'ils les ont

copiés; une fois que la première des deux propositions est inadmissible, au moins très-évidemment pour les Rôles d'Oléron, tant d'après ce que je viens de dire que par les motifs que j'ai développés, t. I.er, pages 436 et suivantes, il faut donc s'en tenir à la seconde, et voir dans la compilation de Wisby un travail utile, je ne le nie pas, un travail auquel son utilité a pu et dû donner une grande autorité, mais toujours un travail de copiste, et par conséquent un travail postérieur au temps où déjà les documents copiés existoient dans les pays auxquels on les a empruntés.

A la vérité, tout cela n'empêcheroit pas que la rédaction de ces fragmens, empruntés à des pays divers, eût été un travail concerté et convenu dans une assemblée de commerçans et de navigateurs réunis à Wisby. M. Schlegel paroît ne pas en douter; et son opinion est diamétralement opposée à la mienne, car je ne considère cette compilation que comme le travail d'un particulier.

Voici les raisons que donne mon savant adversaire: 1.° Wisby a été très-anciennement une ville de grand commerce où se réunissoient des commerçans de tous les pays, et où le besoin d'un droit maritime a dû se faire sentir; 2.° ce n'étoit ni chose nouvelle, ni chose extraordinaire, que cet accord de commerçans pour rédiger des règles destinées à régir leurs conventions et à juger leurs différends; 3.° il est de fait que des accords de ce genre ont été faits à Wisby; 4.° la compilation atteste qu'elle a été rédigée dans cette ville.

S'il ne falloit que se décider par l'ancienneté commerciale, j'avoue, et je l'ai déjà dit, que Wisby a dû avoir un droit maritime avant Lubeck, dont je crois que les codes ont fourni le texte de la première partie de la compilation Hogeste Water-Recht, et avant la Hollande, dont je crois que les usages sont traduits dans la III.e partie. Mais il ne s'agit point d'une question d'ancienneté commerciale; il s'agit de savoir, en fait, où et par qui la compilation dont il est question a été rédigée.

Je suis loin de contester que très-souvent et presque toujours, dans le moyen âge, les usages, les coutumes ou statuts qui intéressoient les hommes livrés à l'exercice d'une même profession fussent constatés par leur accord mutuel; qu'ils formassent des espèces de pactes pour ces corporations, insérés plus tard dans les statuts des villes lorsqu'elles s'occupèrent de rédiger par écrit leur droit municipal. Je n'ai point attribué à d'autres causes la rédaction des Rôles d'Oléron et du Consulat de la mer. Les mêmes besoins, la même position, ont pu produire ces résultats à Wisby. Mais la possibilité d'un fait n'est pas une preuve décisive que ce fait ait existé; mais l'intérêt qui portoit à prendre une mesure ne suffit pas pour démontrer qu'elle ait été prise. Précisément la ville de Wisby avoit rédigé un droit municipal dès le XII.e siècle; ce droit, connu aujourd'hui seulement par une

rédaction du XIV.ᵉ siècle, contient une partie spécialement consacrée aux affaires maritimes, et cette partie diffère trop de la compilation Hogeste Water-Recht pour qu'on les confonde.

Je reconnois encore qu'un acte de 1287, dont je donnerai le texte page 115, prouve que des commerçans de différentes villes réunis à Wisby y firent un pacte relatif au sauvetage des choses naufragées, et j'avoue qu'ils auroient pu en faire aussi relativement aux rapports respectifs entre les patrons, les matelots et les affréteurs. Mais cette conséquence d'analogie n'est pas une preuve du fait.

L'énonciation qu'on lit dans la compilation, qu'elle a été rédigée à Wisby, seroit sans doute une preuve forte et même décisive, si l'on avoit un original ou quelque copie *vidimée* par un officier public, qui contînt, comme on le voit dans le pacte de 1287, ces formules ou toutes autres équivalentes: *Ex unanimi consensu et voluntate omnium mercatorum diversarum civitatum et locorum terram Gothlandiæ frequentantium... ut præmissæ arbitrationes robur habeant perpetuæ firmitatis, sigillum omnium mercatorum ad evidentiam pleniorem præsentibus est appensum.*

Mais aucun des manuscrits, aucune des éditions de la compilation, ne présente ce caractère, et de trop justes défiances doivent mettre en garde contre ces vagues énonciations que *tel* document a été fait par *tels* et *tels* en *tel* lieu. Ne lit-on pas aussi dans le prétendu Droit rhodien, qu'il est l'ouvrage d'un grand nombre d'empereurs romains, tous exactement désignés? Ne lit-on pas dans un document joint au Consulat de la mer, qu'une multitude de souverains et de républiques l'ont accepté en *telles* et *telles* années? J'ose croire cependant que la fausseté de ces allégations n'est un doute pour personne.

Il semble que, si la compilation dont il s'agit avoit été rédigée à Wisby, dès qu'on croyoit devoir s'occuper de localités, on en auroit désigné quelques-unes relatives à cette ville. N'y a-t-il pas quelque bizarrerie qu'un travail rédigé à Wisby, centre du commerce maritime de la Baltique, parle d'un grand nombre de pays différens, et jamais de Wisby ni de la Baltique?

Je crois donc pouvoir persister à dire que la compilation est un ouvrage privé, non pas en ce sens (car mon intention seroit mal comprise) qu'un particulier l'ait tirée de son propre cerveau, mais en ce sens que, se trouvant possesseur de documens rédigés en différens pays, qui contenoient de très-sages dispositions consacrées par un usage général, il les a réunis et en a formé une sorte de manuel qui a long-temps circulé manuscrit, jusqu'au moment où les exemplaires en ont été multipliés par la voie de l'impression. Du reste, les personnes que je n'aurois pu convaincre en trouveront les textes dans le tome I.ᵉʳ de ma collection, parmi les documens qui m'ont paru n'avoir pas un caractère législatif ou obligatoire propre, et à la suite de ceux dont je crois que cette compilation a été formée.

Les villes de Birca et de Wisby ne sont probablement pas les seules villes de la Suède qui aient reçu des statuts particuliers contenant des règles sur le droit maritime; mais aucun autre ne m'est connu, et la perte de ces documens, s'ils ont existé, n'est pas d'une grande importance. Ces statuts avoient une sorte d'uniformité. Souvent même les rois concédoient à une ville la faculté d'user du droit municipal d'une autre.

Ce fut une idée fort naturelle que d'en compiler les principes communs pour en faire un code auquel chaque ville n'auroit plus à faire que les additions exigées par la police locale. C'est ce qui a produit en Suède le Stadt-lagh ou code des villes. On y a inséré un grand nombre de dispositions de droit commun entièrement semblables à celles du Landz-lagh, les unes littéralement, les autres avec les modifications que nécessitoit la différence entre les mœurs et les usages des habitans des villes et ceux des campagnes. Les anciens statuts municipaux de Birca, de Stockholm, les priviléges accordés à cette dernière ville en 1436 par l'évêque Olof et par le conseil d'état, en ont formé la base.

Gustave-Adolphe a ordonné en 1618 de publier un texte officiel du Stadt-lagh. Après avoir fait rassembler les manuscrits les plus anciens, les meilleurs et les plus authentiques (1), il les fit comparer l'un à l'autre avec le plus grand soin. Ainsi il n'en est point l'auteur. Tout porte à croire que ce code a été fait successivement, et que son origine remonte au même temps où l'on s'occupoit de la rédaction du Landz-lagh. On croit même, quoique sans preuve, que la première rédaction de ce droit a été faite sous le règne de Birger (Iarl).

Le Stadt-lagh contient quelques dispositions qui n'ont qu'un trait indirect avec le droit maritime et qui ne m'ont pas paru de nature à être recueillies: telles sont, dans le titre I.er, le § 11 du chapitre XV, relatif à la naturalisation de ceux qui viennent faire le commerce maritime, et le commencement du chapitre XX, relatif à l'obligation d'acquitter d'avance le cens pour ceux qui s'absentent outre mer: dans le titre VI, le chapitre XIV, portant défense d'acheter et vendre dans un navire; le § 1 du chapitre XXIV, relatif à celui qui cause du dommage à un autre dans un navire; le chapitre XXX, sur le temps où les étrangers arrivant par mer peuvent vendre dans les villes : dans le titre VIII, le chapitre XXVII relatif aux matelots qui, étant dans un navire ou un port, sont requis de prêter un serment en justice: dans le titre XV, le § 1 du chapitre XVII sur les récompenses à donner pour le sauvetage. Si ces dispositions avoient été comprises dans le titre du droit maritime que je publie en entier, je ne les aurois pas supprimées; mais il m'a paru peu utile de les recueillir séparément.

Quoique le Stadt-lagh contienne un titre assez étendu sur le droit mari-

(1) La bibliothèque royale en possède un fort exact, n° 7830, ancien fonds.

time, l'expérience apprit qu'il étoit insuffisant. Charles XI fit rédiger en 1667 un code spécial pour le droit maritime, qui régit encore la Suède, à l'exception de la première partie, relative aux équipages et à la police des navires, modifiée par une loi du 30 mars 1748, et de la sixième partie, modifiée par une loi du 20 octobre 1750, lesquelles lois, d'après leur date, ne peuvent entrer dans ma collection. Ce code, peu connu parmi nous, mériteroit de fixer l'attention. Quoiqu'assurément il ne soit ni aussi complet ni aussi bien rédigé que l'ordonnance de France de 1681, il offre de très-sages dispositions qui n'auroient pas été déplacées dans cette ordonnance, et dont auroient pu tirer parti les rédacteurs du code de commerce français, qui, probablement, n'avoient pas plus que ceux de l'ordonnance de 1681 le code suédois sous les yeux.

Ce code de 1667 a été commenté avec assez d'étendue par Flintberg, 1 vol. in-4.°, en langue suédoise, dont la 3.° édition est de 1815. Il a été traduit en latin par Loccenius. N'ayant pu trouver cette traduction dans aucune bibliothéque publique ou particulière de France, j'ai été obligé de m'adresser en Suède. Je ne rends compte de ce fait, peu important en lui-même, que pour saisir cette occasion de témoigner ma vive reconnoissance à M. Rabenius, professeur à Upsal, qui, instruit des difficultés que M. le ministre de France éprouvoit pour me procurer cette traduction, a eu l'extrême obligeance de m'en faire présent.

J'avois été assez long-temps flatté de l'espoir que M. Collin, l'un des éditeurs de la collection des anciennes lois de Suède, me communiqueroit les corrections dont il m'assuroit que la traduction de Loccenius étoit susceptible. Il m'en avoit fait l'offre par une lettre du 10 août 1824, et je m'étois empressé de l'accepter; il me l'avoit réitérée le 21 novembre 1825, et j'y ai long-temps compté.

Aucune des lettres que j'ai eu l'honneur de lui écrire depuis l'année 1826 n'ayant été suivie de réponse, M. Collin ne m'ayant pas même encore accusé réception du premier volume de ma collection, dont je m'étois empressé de lui faire hommage à la fin de 1828, et n'ayant pas répondu aux démarches qu'a bien voulu faire auprès de lui M. le chargé d'affaires de France, il ne m'a plus été possible de compter sur les secours qu'il m'avoit offerts.

J'ai tâché d'y suppléer, en priant une personne (1) qui connoissoit très-bien non-seulement la langue allemande, mais encore le suédois et le danois, de vérifier, tant sur le texte original que sur la traduction du code de 1667, imprimée à Wismar en 1670, si celle que j'ai faite d'après le latin de Loccenius ne contenoit pas de contre-sens. C'est en effet la seule chose qu'on

(1) M. Henschel, jeune Prussien, qui se livre à Paris à des travaux littéraires, a bien voulu me rendre ce service. Il a eu également la complaisance de vérifier, avant le tirage, les épreuves du suédois, du danois, de l'allemand et du plat-allemand, et a mis le plus grand zèle à me fournir des observations et des élémens de notes qui exigeoient une connoissance particulière de la langue et des usages locaux.



puisse exiger dans un ouvrage dont l'auteur, quel qu'il soit et quelque pays qu'il habite, ne sauroit connoître toutes les langues dans lesquelles il publie des documens.

Les détails dans lesquels je suis entré, pages 11 et suivantes, sur la conscription maritime en Norvége, me dispensent de les reproduire relativement à la Suède, où il paroît, d'après plusieurs codes locaux, cités par Dreyer, *De inhumano jure naufragii,* que le même système étoit suivi autrefois : mais on n'en trouve presque plus de traces dans les codes généraux.

Quant à la législation sur les naufrages, la Suède n'avoit point originairement d'usages plus favorables aux naufragés que les états voisins. On peut le croire du moins, lorsqu'on voit, aux premières époques où les navigateurs des bords méridionaux de la Baltique se lièrent de commerce avec ce pays, les priviléges qui leur étoient accordés pour leur assurer la faculté de recueillir les débris de leurs navires et leurs marchandises.

Le plus ancien que nous connoissions est de 1261, accordé par le duc Birger aux navigateurs de Hambourg. Ceux de Lubeck en obtinrent un semblable de Magnus II en 1336. La ligue anséatique en reçut dès l'année 1361 pour toutes les villes qui faisoient partie de la confédération. Le droit de réclamer étoit fixé à un an et un jour. Le roi Albert, que les anséatiques avoient placé sur le trône de Suède, renouvela ces priviléges en 1368. On en retrouve la confirmation en 1523 et 1570 : cependant, outre les codes locaux, le code général, rédigé par ordre du roi Christophe en 1442, contenoit, titre XIII, chapitre XXXVI, quelques règles sur la protection accordée aux naufragés; le Stadt-lagh, qui n'est pas moins ancien, offre de semblables dispositions, titre XV, chapitres XIV, XV et XVI.

Cette espèce d'anomalie qui montre d'un côté la législation générale assurant protection aux naufragés, et cependant des priviléges accordés pour en jouir, peut, comme je l'ai dit page 29, s'expliquer en admettant que la loi générale concernoit les nationaux, et n'étoit appliquée aux étrangers qu'en vertu de priviléges.

EXTRAITS

DES CODES DE LA SUÈDE

RELATIFS AU DROIT MARITIME.

EXTRAIT DU STATUT DE BIÄRKÖÖ OU BIRCA DE 1254 (1).

CHAP. VIII.

Om Skipwarurs kóp.

§ 1. Hwilikin sum kombår mz Skip i Hampn, þåt Goz han hawær hit ok fórt, fóre þæt fyrst in til lanz i hus oc i fullæ gómo, siþån skal han foghatænum kunnukt góra, ok biuþa hanum falt þy likt goz han fórt hawår. Foghatin a han fråmja, ok forþa innær þre dagha. Fyrræ ma han enkti sælјæ.

§ 2. Hwilikin maþer i meru Skipi æller minni kópir vtæn Korn oc Siæl, ok værþer þer forwunin at, bóte þre marker, æller væri sik mz þrim mannum. Þo Lowaz Lóþosæ farum Sild ok Lin sælјæ i sinum Skipum, ok þo mz þem skælum at fórin allæ andræ sinæ væring fyrræ in til Lanz.

CHAPITRE VIII.

De l'achat des marchandises apportées dans des navires.

§ 1. Quiconque arrive avec son navire dans un port doit mettre d'abord à terre les marchandises de son chargement, et les placer dans une maison, sous bonne garde. Alors il en donnera connoissance à l'officier du roi, avec offres de lui vendre ces marchandises. L'officier du roi doit manifester son intention dans les trois jours, sinon le marchand peut les vendre seul après ce délai (2).

§ 2. Celui qui, dans un grand ou petit navire, achète quelque chose autre que du grain ou du veau marin, doit, si le fait est prouvé, payer une amende de trois marcs; si le fait n'est pas prouvé, il se justifiera par le serment de trois hommes (3). Ceux qui abordent à Lodose (4) ont la faculté de vendre dans leurs navires des harengs et du lin, mais les autres marchandises devront être débarquées à terre (5).

(1) Je ne connois point encore d'autre texte que celui dont Hadorph a fait la publication en 1687; mais cet auteur manquoit de critique, et, d'après les témoignages de Ihre et de M. Schildener, je peux croire qu'il n'a pas donné des textes bien exacts. Si l'on joint à cette considération celle que le langage du statut est très-suranné, on conçoit que, nonobstant les soins de M. Henschel, qui a bien voulu réviser la traduction de M. Coquebert de Montbret, j'ai pu commettre quelques erreurs. Heureusement les dispositions de ce statut sont sans importance; le plus essentiel de ce qu'elles contiennent se retrouve dans le Stadz-Lagh.

(2) Cette disposition se retrouvera dans le chapitre 1.er du livre VII du Stadz-Lagh.

(3) Il ne faut pas confondre ce mode de justification avec le droit qu'avoit naturellement l'accusé de prouver par des témoins que ceux qui déposoient contre lui trompoient la justice. Ici il s'agit d'une sorte de justification morale. Lorsqu'une personne étoit accusée, et qu'au lieu de preuve positive il n'y avoit que des présomptions, elle devoit se justifier au moyen de son serment, corroboré par l'affirmation d'un certain nombre de personnes qui affirmoient qu'elles croyoient l'accusé innocent. Voir la note 5 de Bignon sur la formule XXXVIII du livre I.er de Marculfe.

(4) Ce mot porte à croire que le statut étoit commun à plusieurs villes, et pourroit fortifier l'opinion de Wilde, que j'ai citée page 94.

(5) Les prohibitions portées dans ce paragraphe et le suivant sont dans les chapitres XV et XVI du titre IV du Stadz-Lagh, que je ne recueillerai point, parce qu'elles ont peu de rapports avec le droit maritime.

§ 3. Hwilikin sum stigher i annars Bat, ok köpir i hanum nokot, warþær han þær mz wunnin, böte þre öræ. Warþær han eig til wunnin, wæri sik mz þrim mannum.

§ 3. Celui qui monte dans le navire d'un autre et y achète quelque chose doit, si le fait est prouvé, payer une amende de trois marcs; si le fait n'est pas prouvé, il se justifiera par le serment de trois hommes (1).

Chap. XII.

Chapitre XII.

Om Skipz Fridh.

De la paix dans un navire (2).

§ 1. Swa mykin friþ hawær man i sinu Skipi, hwat þæt er meræ Skip æller minna sum i siælsins husi.

§ 1. Les navigateurs doivent jouir dans leurs navires, grands ou petits, de la même sécurité que dans leurs propres maisons.

§ 2. Ligger Skipi i bryggiu læghi, varþær þær maþer ot byrþis kastæþær mz wræz hendi, ut a Sion, böte XII marker : kastær in til lanz, böte sex marker, um han varþer viþerbundin mz twæggiæ mannæ vitnum : æru eig vitni til, þa væri sik mz sex mannum.

§ 2. Si, lorsqu'un navire est dans le port, un homme en est jeté malicieusement à la mer, l'auteur de ce fait paiera une amende de douze marcs; et si l'homme a été jeté à terre, l'amende sera de six marcs, dans le cas où la preuve seroit faite par la déposition de deux témoins; s'il n'y a pas de témoins, l'auteur du fait devra se justifier par le serment de six hommes.

§ 3. Liggær Skip i akkiærs læghi hwart maþer warþær heltz ot byrþis kastæþær, æru til twæggiæ mannæ vitni, böte XII marker : æru eig vitni til, þa wæri sik mz sex mannum.

§ 3. Lorsque le navire est à l'ancre, celui qui aura jeté un homme hors du navire sera puni d'une amende de douze marcs, si le fait est prouvé par le témoignage de deux hommes; s'il n'y a pas de témoins, il devra se justifier par le serment de six hommes (3).

Chap. XIX.

Chapitre XIX.

Om Skipmål.

Du droit maritime (4).

§ 1. Hwgger maþer akæris streng sundær, böte þre marker, oc byte ater strængin swa goþan han var, æptir goþræ mannæ witnum. Hwgger maþer þe festur aa Landi bornir æru, böte þre marker, oc festunær ater.

§ 1. Si quelqu'un coupe le câble d'une ancre, il encourt une amende de trois marcs et il doit rétablir le câble en aussi bon état qu'il étoit, d'après l'appréciation de trois hommes probes. Si quelqu'un coupe les amarres qui attachoient un navire à terre, il encourt une amende de trois marcs et doit les rétablir de nouveau.

§ 2. Leghier man Skip af manni, hwat þæt ær mera æller minnæ, vil eig han haldæ sum legt hawær, sighi til æghændenum annan dagh fore Solæ sætær : sigher eig til swa,

§ 2. Si un homme a loué le navire d'un autre, grand ou petit, et n'en veut pas ensuite, il est tenu d'en avertir le propriétaire avant la fin du jour suivant. Faute de l'avoir averti dans ce délai, il paiera la moitié du

(1) Le chapitre VIII contient un quatrième paragraphe relatif aux foires et par conséquent étranger à mon plan.

(2) On trouvera des dispositions analogues à celles des trois paragraphes de ce chapitre dans les chapitres II et III du titre VII du Stadz-Lagh.

(3) Le paragraphe 4 de ce chapitre n'ayant aucun rapport au droit maritime, je n'ai pas cru devoir le recueillir.

(4) On retrouvera des dispositions analogues à celles qui composent les différens paragraphes de ce chapitre dans les chapitres IV, XI, XV, XVII et XVIII du titre VII du Stadz-Lagh.

giwi halwæ Skip leghò, æn Skip ær far fórt, oc hawi foregiort festepenningenum.

fret convenu, s'il a déplacé le navire, et les arrhes seront perdues.

§ 3. Nu vil hin ey halde sum Skipit saldi a lægh, sighi til þem sum leghi annan dagh fore solæ sætær, oc bæri æter festt pæning, twa pæningæ fore en. Giór han eig swa, haldi þæt.

§ 3. Si un homme a loué un navire à un autre et ne veut pas exécuter la convention, il peut se dédire avant la fin du jour suivant, en rendant le double des arrhes qu'il a reçues; faute de quoi il est obligé de tenir l'accord.

§ 4. Hwar sum leghþi þa æn Skip ær hamleght, þa ma ingin maþer af gangæ, vtan han hawi Styrimanz oc aldræ Skiparæ orlof til.

§ 4. Si plusieurs personnes ont ensemble donné un navire à loyer, aucune d'elles ne peut se dédire sans le consentement du patron et de l'équipage.

§ 5. Sighlir Skip or Hampnum æller ror, swa at sea ma aas a borþi, oc viljæ Skiparer fra Skipi skiljæs, oc komæ ater i Hampnena, þa ær al Skipleghæ annæþ.

§ 5. Lorsque le navire est sorti du port à la voile ou à la rame, ou que les antennes sont déjà dressées, si des affréteurs veulent le quitter et revenir à terre, la totalité du fret qu'ils avoient promis au patron lui sera acquise.

§ 6. Komæ mæn i Hafs nóþ, komber a fiord (1) oc offinnæ, oc þorwæ kastæ, þæt goz þær vt kastæs, skal ater giældæs æptir markætali, oc hwarium æptir sinum eþe. Kan þem skiljæ vm kastet, þa skulu þer raþa sum flere æru farfæste (3).

§ 6. Si des hommes embarqués éprouvent un grand péril sur mer, et que la violence de la tempête oblige à faire jet, la valeur des choses jetées doit être payée par contribution et d'après le serment de chacun. Si l'on n'est pas d'accord (2) sur le jet, la majorité de ceux qui sont dans le navire décidera.

§ 7. Lata Skiparar slippa sik tugh af handum, giælde þer ater Styrimaninum allæn skaþan fore tughin.

§ 7. Si des matelots laissent échapper un cordage, ils devront indemniser le patron du montant de la perte éprouvée.

§ 8. Bristæ tugh æller akkiæri, hawi Skiparæn siælwær skaþan.

§ 8. Si une ancre ou un cordage se brise, la perte sera pour le compte du patron (4).

§ 9. Hwgger Skiparæ tugh vtæn Styrumanz viljæ, þa giælde ater allæn skaþan. Hwgger siælwær tugh sundær, hawi siælwær skaþan.

§ 9. Si un matelot coupe un câble sans la permission du patron, il doit l'indemniser de la perte; si ce dernier le coupe lui-même, la perte sera pour son compte.

§ 10. Komber Skip a Grun oc lestis eighi, oc þorf kastæ þæt ater, gialdi baþi Skip Goz æptir markætali, þæt sum þær var vt kastet.

§ 10. Si un navire touche le fond, de manière qu'on ne puisse le relever et qu'il faille faire jet, la perte qui en résultera sera réparée par une contribution sur le navire et les marchandises restantes.

(1) J'ai substitué dans le texte d'Hadorph fiord à siord; cette correction est indiquée par Ihre, voc. Osinne.

(2) J'ai ajouté dans la traduction la négative que commande le sens, d'après l'autorité du Stadz-Lagh, titre VII, chapitre XI, § 1.

(3) Ihre, voc. Farfost, a indiqué une correction que j'ai cru devoir adopter. Le texte d'Hadorph porte theræ thæsum flere æru farfæster, mots qui ne présentent pas de sens raisonnable. Le texte du Stadz-Lagh, *loc. cit.* justifie cette correction.

(4) Le texte présente un peu de difficulté, parce qu'il emploie pour désigner le patron le mot Skiparæn, qui sert dans les autres paragraphes à désigner les matelots. Mais je me suis guidé sur le § 1 du chapitre XVII du Stadz-Lagh.

EXTRAIT DU STATUT DE LA VILLE DE WISBY

LIVRE III. — III.e PARTIE (1).

CHAP. I.

Van Bolwerken.

So we vnsen brugghen oder Bolwerken Scaden dod, de scal den Scaden beteren, dar to vnser Stad III Marc, unde we dat vorhelet, de steit to Banne.

CHAPITRE Ier.

Des batardeaux.

Quiconque endommagera nos ponts ou nos batardeaux réparera le dommage, et paiera à notre ville une amende de trois marcs. Quiconque dissimulera le dommage qu'il aura causé sera puni du bannissement.

CHAP. II.

Van Vesten vp beide Bolwerke.

Comet en Scep in de Hauene, vnde settet sine vestene vppe beide Bolwerke duers vor de Kelen, vnde komet sint en Scep in seghelnde vp dat Towe, wat Scaden dat inne komen Scep vntfet, den zal de ghene de de Vesten vtsatte half beteren, vnde dar vnbouene der Stad III Marc. Howet oc de inkomene Sciphere de Vestene vntuey, des Scaden darf he nicht beteren.

CHAPITRE II.

De l'amarrage aux batardeaux.

Si un navire arrivé dans le port s'amarre entre les deux batardeaux, de manière à barrer le passage (2), et qu'un autre navire entrant dans le port vienne à toucher sur les câbles, le dommage qu'éprouvera le navire entrant sera réparé par moitié par le navire qui se sera ainsi amarré, lequel paiera en outre à la ville une amende de trois marcs. Si le navire entrant coupe les câbles, il ne sera pas tenu de réparer ce dommage.

CHAP. III.

Van Scippen in der Grunt.

So we en Skip heft in der Grunt binnen der Hauene, dat nicht vorich is to der Ze, dat zal man bidon vnde rumen de Hauene bi Somerdaghen binnen enem Mande, vnde bi Winterdaghen binnen VIII Weken, vnde dede he des nicht, so betere he der Stat XII Marc. Vortmer queme na den Tiden jenigherleje Scade van deme Wrake, den zal de ghene beteren des dat Wrakt sin is vnde hebde he is in deme Gude nicht, so betere he mit deme Liue also mit Watere vnde mit Brode, also vore ghescreuen steit.

CHAPITRE III.

Des vieux navires.

Quiconque aura dans le port un navire innavigable sera tenu de le faire mettre de côté et de le retirer du port, en été, dans le délai d'un mois, et en hiver, dans celui de huit semaines, sous peine d'une amende de douze marcs envers la ville. Si après ce temps le navire est la cause de quelque dommage, le propriétaire sera tenu de le réparer; et s'il est insolvable, il sera appréhendé au corps et mis au pain et à l'eau, ainsi qu'il est écrit plus haut (3).

(1) Cette partie du texte, que je publie d'après l'édition de Hadorph, porte pour titre : Van Schiprechte *Du droit maritime.*

(2) Mot à mot, *en travers devant les quilles,* c'est-à-dire, les navires. Il paroît, d'après plusieurs réglemens anciens des villes maritimes, que les navires étoient obligés de se ranger en ligne.

(3) La disposition à laquelle on renvoie est dans le chapitre XVI du livre I, relatif à la prison de la ville.

Cap. IV.

Van Gude to berghende.

Breke jenich Scip binnen vnser Stades Marke, so we helpet dat Gud to berghende, deme zal men gheuen Arbeides-lon dar na dat id gude Lyde pröuen, vnde willet se sik dar nicht ane nöghen laten, so sta id to des Richtes segghende an beiden Siden.

Chapitre IV.

Du sauvetage (1).

Si un navire fait naufrage dans la juridiction de notre ville, quiconque aidera au sauvetage des marchandises recevra un salaire qui sera fixé par arbitres; si les parties ne veulent pas s'en rapporter à ces arbitres, on aura recours au juge, dont elles seront tenues de respecter la décision (2).

(1) Ce chapitre doit être rapproché du chapitre XIII ci-après.

(2) Je crois utile de donner ici un document précieux qui se rattache à l'objet de ce chapitre. Il avoit été publié par Suhm, dans le t. IX, page 867, de son Histoire de Danemarck, d'après une copie des archives secrètes de Riga; mais il l'a été d'une manière plus exacte, d'après une copie des archives de Lubeck, par M. Lappenberg, dans son recueil intitulé : Urkundliche Geschichte des Ursprunges der deutschen Hanse, page 152. J'en ai conservé l'orthographe.

« In nomine Domini salutem. Cum varij sunt humane fragilitatis euentus, et memoria hominum cum « lapsu temporis labitur, ex maiorum sagacitate prudenter emanauit, vt, si quid memorabile tempo- « raliter agitur, ad successiue posteritatis memoriam scriptorum testimonio transferatur.

« Notum sit igitur presentibus et futuris, quod ex vnanimi consensu et voluntate omnium mercatorum « diuersarum ciuitatum et locorum, terram Gotlandiam frequentancium, propter necessitatem communem « quedam arbitraciones facte sunt in hunc modum :

« Prima : Vbicumque casu sinistro dampnum euenerit nauium periclitacione seu rapina, sub aliqua « terra vel ciuitate, omnes prope posite ciuitates, rumore tali peraudito, debent in communi ciuiloquio « prohibicionem facere, ne aliquis bona naufraga, seu rapinis perdita, emere seu vendere presumat; sed « hominibus dampnificatis consiliis et auxiliis astare debent, vt bona sua saluare possint vel rehabere.

« Quecunque ciuitas secus fecerit et bona huiusmodi palam emi seu vendi permiserit, et si medio « tempore aliquis ciuis talis ciuitatis racione bonorum huiusmodi incusatus fuerit, suus conciuis non potest « ipsum ad expurgandum se iuuare seu testari secum. Sed si homines dampnificati aliquem de suspectis « incusauerint, et duos probos viros, nulla nota respersos, in ciuitate vel extra habitantes, in testimonium « adduxerint, tales probi viri hominem suspectum conuincere possunt. Quicunque vero talia bona emere « seu vendere presumens, duorum proborum hominum testimonio conuictus, ille bona talia, parua et « maiora, suo vero restituere debet possessori, absque denario vel hellingo, et insuper sue ciuitati xx marc. « argenti pro excessu suo debet emendare.

« Quecunque ciuitas, prohibicionem superius annotatam vilipendens, premissa omnia non impleuerit, « illa non debet xx marc. argenti de excessibus suorum ciuium sibi vsurpare, sed ad vsus mercatorum « debent bona talia reseruari. E conuerso quecunque ciuitas premissa omnia ad effectum perduxerit, illa « debet huiusmodi bona ad proprios vsus assignare.

« Item sub quocumque probo viro et sine labe bona vetita inuenta fuerint, qui forte ignoranter et absqu « scitu premissorum comparauit talia bona, debent suo vero possessori restituere absque denario vel « hellingo, iurans sola manu, quod hec bona ignoranter et sine deliberacione premissorum emisset; quo « facto non debet amplius ex hoc casu pregrauari.

« Item quecunque ciuitas presumptuose prohibiciones seu arbitria prelibata non seruauerit, illa de « societate seu consodalitate mercatorum in omnibus locis et viis penitus ejicietur, nisi ita euenerit, quod « iniusticiam contra mercatores factam reformauerit, et suos ciues suspectos bona empta seu vendita ad « restituendum suo vero possessori induxerit; salua nichilominus emenda superius expressa, quam mer- « catores carere nolunt, quin talis ciuitas cum pleno iure premissa omnia compleuerit, per hoc potest « graciam et libertatem mercatorum adipisci.

« Quia vero ciuitas Reualiensis suprascriptis omnibus se renuens conformari, videtur, quod ipsa se « traxerit in causam memoratam, tamen ciues Reualienses vsque ad instans festum Sancti-Johannis-Baptiste « inducias habebunt, vt premissa omnia tanto propensius studeant adimplere; si vero medio tempore non « satisfecerint, prout superius est expressum, extunc a consortio mercatorum erunt omnino segregati.

« Quicunque se debet expurgare, ille tali modo iurabit, quod hec bona, pro quibus iurauerit, de cogga, « sub terra Wironie periclitata, non processerint.

« Quiscunque et pro bonis sepedictis incusatur et testimonio duorum proborum virorum conuincitur, ille « arbitris supradictis subiacebit; si vero duorum proborum virorum testimonio non conuincitur, extunc sexta « manu hominum non suspectorum de talibus bonis se potest expurgare. Quicunque expurgacionem fecerit, « seu expurganti ad expurgandum astiterit, et postea male iurasse conuinci poterit, sunie capitali subiacebit.

« Vt autem premisse arbitraciones robur habeant perpetue firmitatis, sigillum omnium mercatorum ad « euidenciam pleniorem presentibus est appensum. Datum et actum Wisbu, anno Domini M CC LXXX « septimo. In die Sancti-Johannis-Baptiste. »

Cap. V.

Van Scepe to winnende.

So wanne Lyde to Scepe winnet, vnde gheuet dar op enen Goddes Penning, vnde so wanne de ghegeuen is, vnde se ghesceden werden mit gudeme Willen, so bliuet id stede. So wellik órrer van deme anderen sint will, dar si ghescepet oder nicht, id si de Bruchtman oder de Sciphere, de zal deme anderen gheuen halue Brucht.

§ 1. Men worde eyn Scip versumet oder vorderue bynnen vnser Marke, ere dat Gut dar inghescepet wert, de Sciphere eigent dar von mine Brucht.

Chapitre V.

De la location des navires.

Si celui qui a loué un navire (1) a donné le denier-à-Dieu, et que les deux parties aient déclaré (2) être d'accord, le contrat est valablement conclu. Quiconque, soit affréteur, soit propriétaire du navire (3), voudra résilier le contrat d'affrétement sera tenu de payer à l'autre la moitié du fret convenu, soit que les marchandises aient déjà été chargées ou non (4).

§ 1. Mais, si un navire s'avarie faute de soins ou pourrit dans notre port avant que les marchandises soient chargées, le patron n'a droit à aucun fret.

Cap. VI.

Van In- vnde Vt to Scepende.

De Bruchtman zal dat Gud bekóstighen bette an de Bord, so wanne he id dar bringhet, so vntfan id de Sciphere vnde de Scipmannes. So wanne men dat Gud inter Bord ten oder triten zal, so slan id de Scipmannes an, vnde feilet sint Tówe oder Trice oder Haken, wat Scaden daraf cumt, dene betere de Scipherre. Mer latet de Scipmannes dat Tówe slippen oder slat de Haken quatliken an, wat Scaden dar af komet, dene beteren de Scipmannes. Sunder sloghe welk man de Haken an sines sylues Gud vnde slippenden danne de Haken, den Scaden móste he syluen dreghen.

Chapitre VI.

Du chargement et du déchargement.

L'affréteur est tenu de faire transporter à ses frais les marchandises jusqu'à bord, où le patron et l'équipage en prendront réception. S'il est nécessaire de hisser les marchandises, c'est aux matelots à attacher les cordages et les crochets; et si les cordages, les poulies ou les crochets viennent à se rompre, le patron supportera le dommage qui en résultera : mais, si les matelots laissent échapper les cordages, ou attachent mal les crochets, ce seront eux qui supporteront le dommage qui pourra en résulter. Si quelqu'un attache soi-même les crochets à ses marchandises, et qu'ils viennent alors à manquer, il supportera seul le dommage (5).

(1) La première phrase de ce chapitre est évidemment mal traduite dans le suédois d'Hadorph. Il traduit wanne, *lorsque*, par *quelqu'un*, we; ce qui le force à rendre cette phrase ainsi : *Si quelqu'un loue des gens* (matelots) *pour le service d'un navire*, &c. Il est évident qu'il ne s'agit pas ici de l'engagement des matelots; le titre indique le contraire : d'ailleurs le chapitre XX est spécialement consacré à cette sorte de location. Dans le chapitre XVIII, Hadorph lui-même traduit to Sceppe winnen par *louer un navire;* ce qui prouve encore qu'il s'est trompé ici.

(2) Voir le chapitre IX ci-après.

(3) Sciphere *maître du navire*, celui des propriétaires qui en possède la plus grande part et qui a la conduite du bâtiment. Dans les articles suivans, M. de Clercq s'est toujours servi du mot *patron* pour exprimer celui qui commande dans le navire.

(4) L'article 19 du statut de Birca présente des principes semblables, mais toutefois avec quelques différences dans les détails.

(5) On a vu de semblables dispositions dans l'article 24 [22] de la compilation de Wisby. Cette compilation n'a pas cependant fait d'emprunt au statut municipal de Wisby, mais aux Rôles d'Oléron, art. 10; car il y a identité entre cet article et celui de la compilation, tandis que le présent chapitre offre le même sens, mais avec une rédaction et des détails très-différens.

CAP. VII.

Van Winnegelde.

Van iliker Last suares zöllen de Scipmannes hebben to Windegelde tue Artich in, vnde tue Artich vt, des ghelik van iliker Thire Wandes, vnde van ilikeme Hunderde Soltes enen haluen Verding in, vnde enen haluen Verding vt. Vorsymet he enes Mannes Gud in der vlunghe, den Scaden beteren de Scipmannes so beschedeliken breket enes Mannes Gud de wile se id vliet. Mer scyt deme Gude sint Scaden van anderen Nöden dene dreghe de Vruchtman. Van ener Last Seles gift man to Windergelde IV Artich in, vnd IV Artich vt. Vnde Packen de vp II Lakene ghesat sint, dar van zal man gheuen III Hallinge Engelsch in, vnde dre Hallinge Engelsch vt. Mer van Packen de man vppe dre Lakene settet zal man gheuen II Penninge Engelsch in, vnde II vt.

CHAPITRE VII.

Du droit de guindage.

Par chaque laste pesant, les matelots recevront, pour le guindage, deux *artiches* (1) pour la charge et autant pour la décharge; par chaque ballot de drap et par chaque laste (2) de sel, un *demi-verding* (3) pour la charge et autant pour la décharge. Si les marchandises se trouvent avariées pendant le guindage, le dommage sera réparé par les matelots qui les auront endommagées en les guindant. Tous autres dommages qui arriveront aux marchandises par cas fortuits seront à la charge de l'affréteur. Par chaque laste d'huile de veau marin, on paiera pour droit de guindage quatre artiches pour la charge et autant pour la décharge; par chaque ballot entouré de deux emballages, on paiera trois *hallinge* anglais pour la charge et autant pour la décharge: mais, pour des ballots entourés de trois emballages, on paiera deux deniers anglais pour la charge et autant pour la décharge (4).

CAP. VIII.

Van Sceppen to winnende mit Selscap.

So we en Scip mit Selscap winnet, de ne mach nicht van ön sceden id ne si mit örren Willen.

§ 1. Segelt en Scip vter Hauene also verre dat id comet vt der kenninge, vnde comet weder in, willet danne de Vruchtlyde van deme Scipheren, so zyllen se gheuen vulle Sciplaghe, des ghelik do de Sciphere den Vruchtlyden weder.

CHAPITRE VIII.

Du louage des navires en société.

Quiconque loue un navire en société ne peut se retirer de l'association qu'avec la volonté de ses coaffréteurs (5).

§ 1. Si un navire sorti du port a déjà été hors de vue, et rentre ensuite dans le port, et que les affréteurs veuillent alors rompre voyage, ils seront tenus de payer le fret entier au patron; le patron sera tenu de même envers les chargeurs.

(1) Ce mot est peut-être synonyme de *ortige,* de la valeur de deux sous de France. Voir Arndt, Liefflând Chronick, tome I, page 30.

(2) Hunderde, que M. de Clercq a cru devoir traduire par *laste,* étoit une mesure de vingt-huit muids de France ou de onze lastes et demi ordinaires de Hambourg.

(3) Il existe encore à Riga une monnoie qui porte ce nom; elle vaut un gros et demi.

(4) Ce chapitre a beaucoup d'analogie avec l'article 48 [45, 46 et 47) de la compilation de Wisby; mais il s'en faut que la ressemblance soit littérale, comme elle existe entre les articles 9, 10 et 11 des Usages maritimes des Pays-Bas septentrionaux. C'est, je crois, un argument de plus en faveur de mon sentiment sur l'origine de la compilation Hogeste Water-Recht. Si elle eût été faite à Wisby, pourquoi n'auroit-on pas copié l'article du statut local, au lieu d'emprunter littéralement une rédaction étrangère?

(5) Le § 4 du chapitre XIX du statut de Birca contient la même règle.

Cap. IX.

Van Scepen to Winnende.

Willet Lyde en Scep winnen, de scölen dar to nemen twe Radman, de dar to ghekorn werdet, van deme Rade, vnde dreghen mit deme Stipheren ouer en, vnde bevorworden mit eme wo hoghe sin Löninge risen zyllen, alsо dat en jowelk man sin Gud vnder de Löninge vlighen möghe, vnde dat neghenes Mannes Gud bouen der Löninge ne bliue, so wat dar bivorwordet werd dat de twe Radman betyghet, dat zal stan.

§ 1. Scepet oc we sin Gud bouen de Löninghe, dat Gud zal men vören weder vp dat Land, oder he betere deme Rade XII Marc.

§ 2. Weret oc dat en sin Scip entelen vorbede, de sceppe sin Scip alsо, dat de Rad pröue, dat id beide bouene vnde benedene to der See vöre si, vnde dat dar neghen Gud bouen der Löninge bliue.

§ 3. Weret so dat eyn Scipp lege in ener Hauene gemeret vor sinen Towen, vnde van Vorsumeniße wegen in de Grunt suncke vnde Gud vorloren bleue, dar sal de Scipper to antworden, wil he ok nicht, so holde sik de Kopman an Scipp vnde Takel. Van deme Gude dat dar geberget wert eget de Sciper sine Vracht. Weret dat de Vorsumeniße van den Scipmans queme, dar antworden se deme Scippheren to; hebben se des Geldes nicht, so sitten se in Stades Hechte, alsо Stades Recht vtwiset in Hechte to sittende.

Chapitre IX.

De l'affrétement des navires.

Ceux qui voudront affréter un navire s'adresseront à deux sénateurs désignés à cet effet par le sénat, pour faire leurs conventions avec le patron et pour convenir du chargement (1) qu'il pourra prendre, afin que chacun puisse embarquer ses marchandises jusqu'à concurrence de la charge convenue et que nul ne puisse en charger au-delà de cette proportion; les conventions attestées par les sénateurs feront foi.

§ 1. Si quelque affréteur charge des marchandises au-delà de la quotité convenue, elles seront remises à terre, sous peine de douze marcs d'amende envers le sénat.

§ 2. Quiconque voudra charger son propre navire sera tenu de le faire inspecter par le sénat, pour qu'on reconnoisse que, tant en dessus qu'en dessous, il est en état de tenir la mer, et qu'il n'a point de marchandises au-delà de la charge déterminée (2).

§ 3. Si un navire amarré sur ses câbles dans un port vient à couler bas par suite d'une négligence, et que la cargaison périsse, le patron sera responsable du dommage; s'il refuse de le réparer, les négocians exerceront leurs droits sur le navire et les agrès: le patron recevra son fret des marchandises qui seront sauvées. Si la négligence vient de la part des matelots, ceux-ci en seront responsables envers le patron; s'ils n'ont pas d'argent, ils seront conduits à la prison de la ville, suivant ce que la loi prescrit à cet égard (3).

Cap. X.

Van Werpende.

Is en Scip in der Ze, in so groter Nod,

Chapitre X.

Du jet (4).

Lorsqu'un navire sera dans un tel cas de

(1) Hadorph traduit Löninge par *loyer;* mais alors les phrases suivantes paroissent inintelligibles. Peut-être faut-il lire Böninge; ce qui seroit relatif à l'arrimage. Voir ci-après la note 5 de la page 233.

(2) On a vu, t. II, pages 461, 464, 468, 478, 494 et 533, que les recès anséatiques contenoient des règles semblables. Comme en général ces recès n'ont été que l'expression des usages suivis dans les villes dont la ligue a été composée, rien n'empêche de croire que ce n'est point le statut de Wisby qui a fait l'emprunt, et qu'au contraire il a été rédigé avant les recès.

(3) Cet alinéa, qui paroît n'être pas à sa place, ou du moins auquel il auroit fallu donner une rubrique particulière, pourroit avoir été une addition faite depuis la rédaction et la promulgation officielle.

(4) Le principe de ce chapitre se trouve dans le § 10 du chapitre XIX du statut de Birca. Les règles sont à peu près les mêmes que celles de l'article 22 [20] de la compilation de Wisby, copié littéralement sur l'article 8 des Rôles d'Oléron. Mais il est facile de reconnoitre que la compilatien n'a point adopté le texte littéral du statut; ce qui me fournit un nouvel argument en faveur de ce que j'ai dit page 117, note 3.

dat de Vruchtlyden werpen møten, so zollen se werpen na Marctale vnde vnkøstelikeste Gud, dat zal gelden beide Scip vnde Gud also id in der Hauene dar se to komet meist geldet.

§ 1. Is oc dar rede Geld in deme Sceppe, des zøllen gelden tue Marc vor ene.

§ 2. Werdet se oc scelende in der Nod vmme dat Werpen, so zal de meiste Meine na Vartale raden.

§ 3. Comed oc en Scip vp de Grund dat man werpen mot, den Scaden ghelden oc beide Scip unde Gud.

§ 4. Comet oc en Scip vp ene Grund oder vor ene Grund sines vndankes, vnde bedarf id lychtendes, lychtet men dat vt oder in sunder Scaden, de Cost zal man gelden na Pund talen; bliuet oc dat Scep beholden, so gelde Scep vnde Gud na Marctalen.

détresse, qu'il faille que les affréteurs jettent des marchandises à la mer, ils y procéderont proportionnellement, en commençant par les marchandises les moins précieuses: la valeur en sera remboursée d'après le prix le plus élevé au port de l'arrivée par le navire et la cargaison.

§ 1. L'argent comptant qui se trouvera à bord contribuera également au jet, en comptant deux marcs pour un.

§ 2. Lorsque, dans un cas de détresse, il y aura divergence d'avis au sujet du jet, la majorité réunissant les plus forts intérêts (1) prévaudra.

§ 3. Si un navire vient à toucher, de sorte qu'il faille procéder au jet, le dommage sera supporté en commun par le navire et la cargaison.

§ 4. Si un navire venant à se trouver sur un fond, ou sur un banc de terre, sans la faute du patron, a besoin d'être allégé, et que le chargement soit conduit hors de danger, les frais d'alléges seront supportés proportionnellement par la cargaison seule. Si le navire est également sauvé, les frais seront supportés par le navire et la cargaison (2).

Cap. XI.

Van Tôwe to howende.

Comet oc en Scip in ene Nod, dat en Tôwe eme afginghe, den Scaden hebbe de Sciphere, he ne môghe id up wene bringhen. Breket en Towe oft en Anker, den Scaden hebbe de Sciphere.

§ 1. Howet de Bruchtlyde en Towe sunder des Sciphern Orlof, dat zal men ôme gelden, howet oc de Sciphere, so hebbe he syluen den Scaden.

Chapitre XI.

Des câbles coupés.

Si un navire perd un câble par l'effet de la tourmente, la perte sera supportée par le patron, à moins qu'il ne puisse en accuser la négligence de quelqu'un. Si un câble ou une ancre vient à se rompre ou à se briser, le dommage sera supporté par le patron (3).

§ 1. Si les affréteurs coupent un câble sans le consentement du patron, ils seront tenus de l'en dédommager; si le patron coupe un câble, il en supportera seul le dommage.

Cap. XII.

Van Skipbrôcke.

Werdet oc Lyde Scipbrôcke, des God nicht ne wille, wat dar gheberghet werd, dar af gheue man ganze Vrucht. Mer van

Chapitre XII.

Du naufrage.

Si, ce qu'à Dieu ne plaise, des navires font naufrage, le fret entier des marchandises sauvées sera dû: mais pour celles qui

(1) Na Vartale ne peut signifier que, *suivant le décompte, suivant la part proportionnelle des intérêts.*

(2) Ce paragraphe a beaucoup de ressemblance avec l'article 56 [55] de la compilation de Wisby, qui reproduit l'article 19 des Usages maritimes des Pays-Bas: mais il n'en est point une copie exacte; ce qui prouve de plus en plus que le statut et la compilation n'ont rien d'identique.

(3) C'est-à-dire, *par le navire;* on a vu les mêmes règles dans les §§ 8 et 9 du chap. XIX du statut de Birca.

deme dat dar vorloren werd, gheue man halue Vrucht. Heuet oc de Sciphere vulle Vrucht vp ghebórdt, so kere he se halue weder van deme Gude dat dar vorlorn werdet.

§ 1. Werd en Scip scipbroke, unde sint dar Vruchlyde inne, de zolen des Botes gheneten ór Lif, ór Gud, unde er Towe to berghende lik deme Scipheren.

§ 2. Vnde de Scipman syllen van deme Scipheren nicht sceden, vlle de wile dat man deme Scippe unde deme Gude oder deme Tówe helpen mach, wert dar Gnd beholden des ghenete de ghene des id sin is id nezi dat dar synderlikes Vorword ane sin. Unde de Scipman de syllen folghen to dem neghesten Lande to Steden oder to Dorpen dar mach sceden de Scipman van deme Scipheren. Vnde wert deme Scipheren halve Vrucht oder myn, se egent de Scipman half Loen unde wert deme Scipheren bouen de helfte der Vrucht, so egen de Scipman vul Loen.

périront on ne paiera que demi-fret; et si le patron a reçu le fret entier d'avance, il sera tenu d'en restituer la moitié (1).

§ 1. En cas de naufrage d'un navire, les affréteurs qui se trouveront à bord auront la jouissance du canot pour sauver leurs corps, leurs biens et leurs cordages, de même que le patron (2).

§ 2. Il est défendu aux matelots de quitter le patron, tant que l'on pourra travailler au sauvetage du navire, des marchandises et des agrès; les marchandises sauvées resteront à leurs propriétaires, à moins de conventions contraires : les matelots seront tenus de suivre le patron jusqu'au pays, à la ville ou au village le plus proche (3), où ils pourront en prendre congé. Si le patron reçoit demi-fret ou moins, les matelots recevront la moitié de leurs gages; et si le patron reçoit au delà de la moitié du fret, les matelots auront droit à la totalité des loyers.

Cap. XIII.

Van Vunde in der Zee.

Vindet en Man driuende Gud in der Zee, dat he nen Land sen mach, bringhet he dannet dat to Laude dat zal he half hebben vor sin Arbeit, mach he Land sen, so beholde he den derden Del.

§ 1. Vindet en Man Gud in der Ze Grund dar he to behóuet Remen unde Haken, de zal hebben den derden Del.

§ 2. Vint man oc en Scip driuende in der Ze dar nen Volk inne is, vnde to Lande bringhet, so wat dar af comet, dat

Chapitre XIII.

Des objets trouvés en mer.

Quiconque trouve des objets flottans sur la mer, hors de la vue de terre, et les porte à terre, en gardera la moitié pour sa peine : s'il avoit la terre en vue, il ne gardera qu'un tiers (4).

§ 1. Quiconque tire des objets dans le fond de la mer à l'aide de rames et de crochets, en conservera le tiers.

§ 2. Quiconque rencontre sur mer un navire entièrement abandonné, et le ramène à terre, aura droit à la moitié de ce qui

(1) Ce cas est tout à fait semblable à celui qui fait la matière de l'article 18 [16] de la compilation de Wisby, lequel est une copie de l'article 4 des Rôles d'Oléron ; mais la décision est très-différente.

(2) Cette disposition se trouve, comme on le verra par la suite, dans le droit maritime le plus ancien des villes qui ont les premières formé la ligue anséatique, d'où il a passé dans les recès de cette ligue. Voir t. II, page 550.

(3) L'édition d'Hadorph porte meghenen, qui n'a pas de sens; M. de Clercq a pensé qu'il falloit lire neghesten, *le plus proche*. Une note marginale d'Hadorph indique que cette phrase étoit une addition plus récente que le reste.

(4) Voici ce que statue le Guta-lag, chap. LXXIV : « Quiconque trouve des objets provenant d'un naufrage sur la côte aura un huitième de la valeur de la chose trouvée. S'il les trouve flottans sur la mer, « de manière qu'il ait besoin d'un navire et de rames, ou s'il les tire du fond de la mer à l'aide de crochets « et d'hameçons, il en aura le tiers. S'il les trouve hors de la vue de terre, il en gardera la moitié. » Il faut voir aussi ci-dessus, page 115, le chapitre IV avec la note.

si Scip oder Gud, dat is sin half, vnde zal wesen buten vnses Stades Marke.

§ 3. Vindet Man en Gud to Lande driuende dar he to waden mach, de scal he hebben den achteden Penning, so war oc en Man Gud vindet up deme dryghende Lande dar zal he auer den achteden Penning af hebben. So we sodannes vundens Gudes vörsöke, vnde na vorwunnen worde, dat is Dyfte.

proviendra de la vente tant du navire que de la cargaison, sans que notre ville puisse y rien prétendre à raison de sa juridiction.

§ 3. Quiconque voit flotter sur la mer des objets qu'il peut atteindre au gué en aura le huitième; celui qui trouvera des objets sur les côtes en aura également le huitième. Celui qui sera convaincu de n'avoir pas fait la déclaration d'objets ainsi trouvés sera puni comme voleur.

CAP. XIV.

Van Scippanden.

Heft en en Scep to Pande, oder andere Pand des he nicht husen oder houen mach, dat zal he hebben mit vulleme Tyghe, anders dod id nicht.

§ 1. So weme aldus en Scep ghesat wert de late sik antworden Zeghel vnde Roder wil he des nicht enbern.

CHAPITRE XIV.

Des navires mis en gage.

Quiconque a en nantissement un navire ou tout autre objet qu'il ne peut recevoir et garder dans sa maison, doit avoir soin de faire attester son droit par des témoins suffisans; sans cela le gage ne s'établiroit point.

§ 1. Celui à qui l'on donne un navire en nantissement doit avoir soin de se faire délivrer les voiles et le gouvernail, s'il ne veut pas en être privé.

CAP. XV.

Van Tire Wandes.

Vmme dat Want, Gentesche Scarlakene vnde scone Lakene Gentesche, vnde alle scöne Lakene van welken Landen oder Steden se sint, kort oder lang, der scal man vören XX vor ene Tyrewandes. Vortmer dicke Ypersche, Ypsche Borele twe halue vor en hel Dirmydisoche, Bruggische stripede, Dornesche langhe, Popersche dicke Sagin, twe dynne Sagin vor en, dre dosin Hosen vor en Laken, dit vnde allerleye Want dat dißeme ghelik is an der Lenghe vnde an der Sware, dat zal man vören lik deme

CHAPITRE XV.

Des ballots de draps.

Lorsqu'il s'agira de transporter des draps de Gand, écarlate et autres belles qualités, ou tous autres beaux draps de quelque pays ou ville que ce soit, courts ou longs, vingt pièces formeront un ballot (1). Lorsqu'il s'agira de transporter du gros drap ou du *borelle* d'Ypres, deux demi-pièces équivalant à une pièce entière; du drap de Dixmude, du drap rayé de Bruges, du drap long de Tournay, du drap de Poperingue, en grandes pièces (2), deux petites pièces équivalant à une grande et trois douzaines de chausses à la pièce; ou tout autre drap pareil en longueur et en pesanteur, vingt pièces

(1) Le texte plat-allemand porte Tire Wandes. Dans un privilége donné par Guillaume de Bavière, comte de Hollande, en 1357, que rapporte M. Lappenberg, page 440, on lit : *De quolibet TYRA pannorum de XX pannis, vel de tot pannis quot solet pro TYRA computari.* Il paroît, en effet, que ce mode de computation a varié. On voit, par une note de Langebeck sur le livre XVI du Droit maritime de Hambourg, que, d'après les tarifs d'Esseling, le *tyre* avoit vingt-quatre pièces. On peut consulter encore, sur cette espèce de mesure pour les draps, les priviléges de 1244 et de 1288, pages 48 et 154 du recueil de M. Lappenberg.

(2) On peut voir sur le drap fabriqué à Poperingue le recueil de M. Lappenberg, page 223, note 1, et Grupen, *Orig. Hannov.* page 323, qui cite un statut de 1303, où on lit : *De quolibet colorato et PROPERTENSI et Dornacensi et longo blaveo panno.* M. Lappenberg cite aussi, page 404, un privilége de la ville de Poperingue en faveur de la Hanse, donné en 1347, contenant de semblables expressions.

sconen Wande XX vor ene Tyre. Korte Poversche, Trechtesche vnde alle Want dat deme lik is, des schal man vôren XXIV vor ene Tyre. Sindelakene vnde Kaplakene vnde des ghelic XXX vor ene Tyre. Twe Waghe Wlokken vor ene Tyre.

§ 1. So we Spinzalsch Linwant besleyt, de zal rekenen XXX Stykke vor ene Tyre, vnde allerhande Linwant, dat man van dennen vôret, dat zal man hir rekenen bi der Grôte vnde bi der Swere. Pac Linwandes zal man vôren ander halue Packen vor ene Tyrewandes.

§ 2. Ene Tunnen van VII Werkes vôre man vor ene halue Tyrewandes.

Cap. XVI.

Van Weghende.

Allerleye Solt in Tunnen, zal men weghen, de Trauen-Tunnen zal men afslan vor III Livesche Pund. Ene ilike andere Tunnen vor derde half Livesch Pund zal men afslan. Vortmer vor ene Last Soltes to weghene zal men gheuen VIII Penninge, vnde vor ene halue Last IV Penninge. Is dar min dan en half Last, so gheue man vor en ilik Scippund enen Penning, vnde de ghene de dat Zolt kopet, de zal vul don deme Weghere.

§ 1. Vortmer so wat man up der Scalen

formeront un ballot, comme pour le beau drap : quant au drap court de Poperingue et d'Utrecht, ou tout autre pareil, on comptera vingt-quatre pièces par ballot : pour le *cendale* (1), le *kaplakene* (2) et les autres étoffes de cette espèce, on comptera trente pièces par ballot. Deux *wages* (3) de laine équivaudront à un ballot.

§ 1. Trente pièces de toile de filage (4) équivaudront à un ballot; et toute espèce de toile d'emballage que l'on exporte d'ici sera comptée d'après la longueur et la pesanteur. Quant à la toile d'emballage, un ballot et demi équivaudra à un ballot de drap.

§ 2. Un tonneau de chanvre (5) de sept .... (6) équivaudra à un demi-ballot de drap.

Chapitre XVI.

Du pesage.

Toute espèce de sel en tonneaux sera pesé, et l'on déduira trois *liesponds* (7) par chaque tonneau dit *de Traven* (8), et deux *liesponds* et demi par chaque autre tonneau (9). Pour chaque laste de sel que l'on fera peser, on paiera huit deniers, et pour chaque demi-laste quatre deniers; s'il y a moins d'un demi-laste, on paiera un denier pour chaque *schippond,* et ces droits seront payés à la personne préposée au pesage par l'acheteur du sel.

§ 1. Pour le sel qu'il faudra peser dans

(1) Voir, sur le *cendale* ou *sindale,* le recueil de M. Lappenberg, page 192.

(2) Dans la Skraa de Nowogorod de 1315, art. 10, on lit qu'il est permis d'importer, Dikmudesche Lakene, Ypersche Lakene unde lange Markesche Lakene, *des draps de Dixmude, d'Ipres, et de long drap de la March;* et un peu plus loin : Cappelakene, de to Aken efte to Kolne gemaket sin, *des cappelakens qui sont fabriqués à Aix-la-Chapelle ou à Cologne.* M. Lappenberg, page 286, dit que ce sont des draps pour le clergé et les moines, en français *chappe,* en basse latinité *cappales panni.* On sait que *kappe,* dans les Nibelungues, signifie toujours *manteau.*

(3) Wage est le nom du poids ordinaire pour la laine; on s'en sert aussi pour d'autres objets, et il est de cent cinq livres; la *palustrata* est formée de douze Wages. Voir le recueil de M. Lappenberg, page 292.

(4) Hadorph, par une singulière méprise, a pris le mot Spinzalsch pour une ville de Silésie; il signifie *filage,* comme le prouve M. Lappenberg, page 267, note 1.

(5) Hadorph traduit Werkes par *mesure, pot.* Dans la signification actuelle, ce mot signifie *chanvre,* et M. de Clercq l'a adopté; mais anciennement il signifioit assez souvent *pelleterie.* Voir le recueil de M. Lappenberg, pages 279 et 280.

(6) Il manque ici dans le texte le nom d'une mesure de capacité.

(7) Livesche Pund, *livre de Liffland,* vingt livres ordinaires. D'après cet article, il paroîtroit qu'un schippond de sel faisoit neuf liesponds; et un laste, huit schipponds.

(8) Le tonneau de *Traven* étoit peut-être celui de Lubeck, dont la Trave est en quelque sorte le port.

(9) Cette déduction est ce que nous appelons vulgairement *tare.*



weghet, des gild en half Scippund vnde min, enen Penning; Viste half Livesch Pund gelt oc enen Penning vnde wat deme Scippund neghere is dan deme haluen, dat gild twe Penninge; dat Scippund gild twe Penninge, vnde Vif Lispund vnde dar enbouen oc twe Penninge, vnde wat dar enbouen is, gild dre Penninge, ander half Scippund oc dre Penninge, also sik de Wichte höget, also höghet sik dat Geld na deme alse hir vore screuen steit.

§ 2. Vortmer wat men to Sceppe winnet, na Pundtalen oder Lasttale, dat zal men weghen bi deme Nörnschen Pyndere, dat man winnet bi Gewichte. Viftein Tunne Boteren vor ene Last, vnde XV Tunnen Beres, vnde XIV Pund Coppers vor ene Last.

des balances, on paiera un denier par demi-*schippond* et au-dessous, un denier également pour quatre *liesponds* et demi, deux deniers pour tout poids supérieur à un demi-schippond, deux deniers également par schippond et par cinq liesponds et au-dessus, enfin trois deniers pour tout poids supérieur à un schippond et à cinq liesponds jusques et y compris un schippond et demi, et ainsi de suite, en augmentant suivant ce qui est dit ci-dessus.

§ 2. Les marchandises chargées dans un navire au poids ou par laste devront être pesées dans des balances de Nuremberg (1), dont on se sert pour le pesage. Quinze tonneaux de beurre, quinze tonneaux de bière et quatorze ponds de cuivre, formeront respectivement un laste (2).

Cap. XVII.

Van Sceppen to Vorcopende.

Hebbet we en Scip to hope vnde vorcoft örer en sinen Del, vnde heft dene sineme Cumpane nicht vpgheboden, des Deles is sin Kumpan neghere to beholdene oft he wil vmme de seluen Vorword, vnde dat selue Geld, dar id en andere vmme koft hadde. Mer wil man is eme nicht vordreghen, so make he dat war vp den Hilghen, dat he id cope to sines selues Behof vnde mit sines selues Gelde.

Chapitre XVII.

De la vente des navires.

Lorsqu'un des copropriétaires d'un navire possédé par plusieurs personnes vendra sa part sans l'avoir préalablement offerte à ses copropriétaires, chacun de ceux-ci aura le droit de racheter cette part en offrant de la prendre aux mêmes conditions et pour le même prix que l'autre l'aura achetée. Si l'on ne veut pas la lui céder de bonne volonté, il sera tenu d'affirmer sous serment qu'il veut l'acheter pour son usage et avec son argent (3).

Cap. XVIII.

Van Vrucht.

Winnet we to Sceppe de mach sines Gudes vpsceppen wat he wil, vnde dar van dat he vpsceppet de Vrucht si vordenet al oder

Chapitre XVIII.

Du fret.

Quiconque a affrété un navire peut en décharger les marchandises qu'il lui plaira : mais le fret ou le demi-fret seront dus pour

(1) Je ne dois pas dissimuler l'embarras où m'a mis la traduction des mots Nörnschen Pyndere : M. Henschel a cru qu'il falloit entendre le *pondus Normannorum*, dont il est parlé dans des actes de 1254 et 1278, cités par M. Lappenberg, pages 69 et 757 ; M. de Clercq, qu'il falloit adopter le sens donné par Hadorph. Dans cette incertitude, j'ai suivi le dernier avis. L'erreur, si j'en ai commis une, aura peu d'importance pour le droit en général.

(2) Ce mode de supputation est encore usité : le laste de bière en Suède se compose de douze tonneaux ; et le laste de sel français, de dix-huit tonneaux.

(3) Ce chapitre constate un droit de retrait qu'admettoient la plupart des statuts des villes anséatiques, et dont il est parlé dans les lois de Norvége et d'Islande, pages 25 et 62 ci-dessus.

half de gheue he in sodaneme Pagimente oder Werde, alse se beuorwordet hadden. Mer vorspadet en Scip hir vnde werdet de Sciphere to Rade hir ouer Winter to bliuende, so moghen de Vruchtlyde öre Gud vpsceppen oft se willen, vnde sceppen dat weder in, vmme de seluen Vrucht vnde Pagiment dat se vorwordet hadden mer se betalen dat Winnegeld.

Cap. XIX.

Van Letsaghen.

Vormedet sik en vor Letsaghen vnde segeld mid dem Scepheren, vnde werd dat betyghet van deme Sciphherren vnde den Vruchtlyden dat he nicht wet se genemen öme half Lon. Mer winnet we enen vor Letsaghen vnde mach men öne des voruinnen na Stades Rechte, er he in des Sciphheren brot cumt, dat he nicht newet, so mach men öne varen laten ane Lon.

Cap. XX.

Van Scipmannen to Winnende.

In samelinghe Sciphheren vnde der Scipmannes so wanne de Goddes Pening gheheuen is, so bliuet id stede: wellic örrer sint van dem andern wil, er se to samende ind Brod comen de gheue dem andern half Lon; mer mach de Sciphere deme Scipmanne bewisen mit Sciphherren oder Vruchtlyden, dat he nicht en doch, so mach he öne varen laten sunder Lon er he in Brod cumt. Mer cumt en Scipman in Brod to dem Sciphern so wellic örrer danne van dem andern wil de geue deme andern ganz Lon, vnde hette en Scipman des Lones en Del vp ghebort, vnde wil to bithiben van

tout ce qui aura été déchargé, et devra être payé dans la monnoie ou valeur convenue (1). Si un navire est retardé et si le patron est d'avis d'hiverner dans notre rade, les affréteurs auront la faculté de décharger les marchandises, et de les rembarquer ensuite pour le même fret qui aura été antérieurement convenu; mais ils paieront les droits de guindage (2).

Chapitre XIX.

Des pilotes.

Si quelqu'un s'engage et part avec le patron comme pilote, et s'il est attesté par le patron et les affréteurs qu'il ne sait pas conduire, il ne recevra que la moitié de ses gages; mais, si on peut le convaincre suivant les règles du droit de la ville, avant qu'il ait partagé le pain du patron, qu'il est hors d'état de diriger le navire, on pourra le renvoyer sans aucun loyer (3).

Chapitre XX.

Du louage des matelots.

Le denier-à-Dieu donné, le patron et les matelots sont respectivement engagés les uns envers les autres (4). Si l'une des deux parties veut résilier son engagement, avant que les matelots aient été admis à la nourriture du navire, elle sera tenue de payer à l'autre la moitié des loyers convenus; mais, si le patron peut prouver à un matelot, par le témoignage d'autres patrons ou affréteurs, qu'il n'est pas propre au service, il peut le congédier sans aucun loyer, pourvu que ce soit avant qu'il ait été nourri aux frais du navire. Lorsque le matelot a déjà été admis à la nourriture commune, quiconque voudra rompre son engagement sera tenu de payer à l'autre la totalité du loyer convenu; et si le matelot a reçu d'avance une

(1) Cette disposition complète ce qui a été décidé dans le chapitre v, ci-dessus, page 116.

(2) Ces principes, conformes au chapitre III de la loi de Berghen, ci-dessus, page 29, ont aussi été admis dans les recès anséatiques, comme on l'a vu t. II, page 465.

(3) Ce chapitre est presque identique avec l'article 2 de la compilation de Wisby, qui m'a paru avoir été emprunté aux statuts de Lubeck, ainsi que je l'ai dit, t. I.er, page 464; cependant il n'est pas impossible qu'il ait été plus anciennement observé à Wisby : c'est d'ailleurs une de ces règles de droit commun qu'on trouve partout, et qu'on observe même dans le silence de la loi.

(4) Cet alinéa et le reste du chapitre ont beaucoup de ressemblance avec les articles 1.er et 3 de la compilation de Wisby, mais sans identité de rédaction.

dem Sciphern, so gheue he dat he heft vpgheboret wedder, vnde dar also vele to alse dat ganze Lon to seghet. Vorcoft en Sciphere de Helfte sines Scippes oder mer, vnde doch in dem Sceppe bliuet, dem scyllen de Scipmans volghen ör Reyse oder ör Thid vt de se bevordet hadden. Wor man van gift twiuolde Brucht, dar van scal man oc gheuen twiuold Windegeld.

partie de ses gages et veut quitter le patron, il sera tenu de restituer ce qu'il aura reçu et d'y ajouter une somme suffisante pour former les gages entiers (1). Si un patron vend la moitié de son navire ou au-delà, mais en conserve cependant la conduite, les matelots seront tenus de le suivre pendant le voyage ou pendant la durée de leur engagement. On paiera un double droit de guindage pour tous les objets pour lesquels il est dû un double fret.

EXTRAIT DU *STADTZ-LAGH* DE SUÈDE (2).

TITRE VII. — SKIPMÅLA-BALKER.

CAPITEL I.

Huru man skal sit Gotz vthskipa, ock ther medh fara thå thet komber til Stadhen.

Hwilken man til Stadhsins Hampn komber medh Skip, Han skal eigh thet Gotz för vpskipa än han hafwer thet Konungz Foghota budhit eller them i hans stadh är, och han thet seet hafwer medh twem mannum, som vrskils framledhis. Wil han eigh, eller giter han eigh thet Gotz i Skipina är köpt, Thå må han loslika vpskipa, och i Huus låta, som för är sagdt : och tho thet han wil aff thy Gotseno hafwa thre Dagha effter Foghatenum qwart hålda, epter hans vmbudhi. Sål han nokot aff thy han hafwa wil innan thre Dagha, och hålder thet eigh epter honum som sagt är : Hafwi forgiort alt thet han medh foor och förde in til Stadhin, Och thet taki Konungz Foghote enskylt.

CHAPITRE I.er

Comment les marchandises doivent être déchargées, et de ce qui a lieu quand un navire aborde dans une ville.

Quiconque aborde avec son navire dans une ville doit, avant de décharger ses marchandises, les présenter au prévôt du roi ou à son lieutenant pour qu'il les visite avec l'assistance de deux hommes choisis. Si le prévôt s'y refuse ou s'il ne lui plaît pas d'en acheter, le navigateur peut décharger son navire, et transporter dans son magasin, en les conservant pendant trois jours à la disposition du prévôt, les objets désignés comme pouvant convenir au roi, ainsi qu'il a été dit plus haut S'il vend les choses que le prévôt a réservées, et s'il ne les conserve pas pendant ce délai de trois jours, la totalité du chargement qu'il a apporté sera confisquée, et le prévôt s'en emparera comme de choses acquises au fisc royal (3).

(1) On trouve dans les §§ 14 et 15 du chapitre XXXVII de la 1.re partie de ce statut une disposition pénale contre ceux qui manquent au service pour lequel ils se sont loués ; elle est déclarée applicable aux matelots gardiens d'un navire qui en sortent sans la permission du patron. La peine consiste dans une amende au profit de la partie lésée et du sénat. Le texte de ces paragraphes ne m'a pas paru assez important pour le recueillir ; il suffisoit de les indiquer.

(2) On a vu ci-dessus, page 108, que ce code, dont la formation remonte très-probablement au XIV.e siècle, n'a été promulgué officiellement qu'en 1618.

(3) Ce chapitre est emprunté aux premiers paragraphes du chapitre VIII de la loi de Birca, qu'il développe ; voir ci-dessus, page 111. Les dispositions qu'il contient sont bien plus amplement détaillées dans le chapitre XXXIII du livre VI, relatif au commerce en général, auquel on se réfère ici.

Cap. II.

Vm Skipa Fridh.

Swå mykin Fridh hafwer man i sino Skipi, som i sinum Gårde: och hwariahanda Skilnader ther timar skal dömas och råttas epter thy Saken år, och hon kan hånda, vm Dråp, Såramål, eller hwat thet år.

Chapitre II.

De la paix dans le navire.

Les navigateurs doivent jouir dans leurs navires de la même sûreté que les autres citoyens dans leurs maisons. Les contestations et les rixes qui surviendroient à bord seront réglées et jugées suivant la qualité du fait, quel qu'il soit, tel que blessure, homicide ou autre (1).

Cap. III.

Vm nokor warder vthbyrdes kastader medh Wilia eller Wådhe aff Skipi.

Ligger Skip i Bryggio låghe, warder Man ther vthbyrdes kastadher vth å Sion, och åra tweggia manna Witne til, Böte tingu Marker til threskiptis, Målsågandanum, Konungenom och Stadhenom: eller wåri sik medh sex manna Edhe.

§ 1. Ligger Skip i Ankaris låghe, och warder ther Man vthkastader, böte fyratighi Marker, som för år sagdt, til threskiptis.

§ 2. Nu kan thet wara medh Wådha giort, och komber eigh Blånader i, Såramål eller Blodhwite, eller nokot thet hans Lijfwe må skadha: Wåri sik sielfwer siette, Och böte thre Marker Målsågandanom enskylt fore Wådhan. Kan honom nokor Skadhi göras, bötis epter thy som vrskils i Såramålum. Orkar han eigh Botum fore nokot thera, Gånge swå som vrskils, hwat thet år hålder i Wilia wårkium eller Wådha.

Chapitre III (2).

Du cas où quelqu'un est jeté hors d'un navire soit par méchanceté, soit par accident.

Si, lorsqu'un navire est dans un lieu public d'abordage, une personne en jette une autre dans la mer, celle qui est déclarée auteur de ce délit, par le témoignage de deux hommes, doit être punie d'une amende de vingt marcs, à partager entre la personne lésée, le roi et la ville, à moins qu'elle ne se justifie par le serment de six hommes.

§ 1. Si le navire est à l'ancre, le même fait sera puni d'une amende de quarante marcs à partager de la même manière.

§ 2. Si cet événement a lieu par accident, et qu'il n'en résulte ni meurtrissure, ni plaie, ni effusion de sang, ni aucune lésion de ce genre, celui qui l'a causé se justifiera par le serment de six personnes, et paiera seulement une amende de trois marcs à la personne qui a souffert. Si cette personne a été blessée, l'auteur de l'accident supportera la peine prononcée dans les cas de blessures. Dans toutes ces circonstances, si l'auteur du fait ne peut payer, il sera procédé comme en cas de blessures faites volontairement ou involontairement (3).

(1) Ce chapitre est emprunté au premier paragraphe du chapitre XII de la loi de Birca. Voir la page 112 ci-dessus. D'après l'article 1.er du titre IX du Stadz-Lagh, que je n'ai pas recueilli, mais qui déclare positivement que ses dispositions s'appliquent aux navires, quiconque tue ou blesse dans une maison, soit le propriétaire, soit quelqu'un des siens, soit son hôte, soit une personne qui s'y est réfugiée, est réputé avoir violé la paix du roi, et la peine est déterminée par l'article 26 du même titre. Ce chapitre n'étoit lui-même que la copie du chapitre III du titre VIII du Landz-Lagh, dont je n'ai pas cru devoir recueillir quelques dispositions, en général peu importantes et d'ailleurs reproduites dans le code des villes.

(2) Ce chapitre reproduit presque littéralement une partie du chapitre XII de la loi de Birca. Voir ci-dessus, page 112.

(3) Ce chapitre fait peut-être allusion à une disposition du chapitre XII du titre XIII, où l'on voit que celui qui ne peut payer l'amende est puni du fouet.

CAP. IV.

Vm Ankaris stränger warder sunder huggen medh Wilia, eller the Fästa å Land war burin, huru thet skal rättas.

Hugger man Ankaris sträng sunder medh Wilia, eller the Fäst å Lande är burin, böte thre marker til threskiptis, Målsäghandanum, Konungenom och Stadenom: och bote äter Strängen swå godan han war, eller Fästona, epter godra manna Mätzordum. Orkar han eigh botum, gånge til ärfwodis.

CHAPITRE IV.

De celui qui de dessein prémédité coupe les cordages d'une ancre ou ceux qui retiennent un navire au rivage, et de la réparation de ce dommage.

Celui qui coupera les cordages d'une ancre ou les cordages qui attachent un navire au rivage, sera puni d'une amende de trois marcs, dont un tiers au profit de la personne lésée, un tiers au profit du roi, l'autre au profit de la ville; il remettra en outre les cordages dans l'état où ils étoient, d'après l'estimation d'hommes probes: s'il ne peut payer l'amende, il sera condamné à travailler en compensation (1).

CAP. V.

Nu kan Skip til Hafs eller Sio drifwa, ock komber Skipbruth i, eller nokor Lijff mister for the samu skuld, at han sin Sträng miste, huru thet skal rättas.

Nu thå nokor medh Wilia hugger sunder Ankaris sträng, eller the Fäst å Land war burin, och the til Sio drifwa, och komber i Skipbruth och off stoor skadhi, eller nokor sit Lijff mister, fore thy at honom war sin Ankara stränger sunder huggin: Böte äter Skadhan the fingo, eller miste Lijff sit. Komber ther i Manna wäkt: gifwi Lijff fore lijff, och kome engom botom wider: Än sex manna Witne äro til. Eller wäri sik medh tolff manna Edhe. Fäldz han äth Edhenum, Wari fallin til Sakinna: och hafwi Målsäganden wäld Böter taka, eller göri medh honum hwat han wil. Tho swå, at Konungen och Staden få sin Rätt.

CHAPITRE V.

Du cas où un navire est lâché dans le port ou en mer, et fait naufrage ou éprouve tout autre dommage, par suite de ce que les câbles qui retenoient l'ancre ont été coupés; et comment ce délit doit être puni.

Si quelqu'un coupe volontairement les cordages d'une ancre ou ceux qui attachoient un navire au rivage, de manière que le navire chassé en mer fasse naufrage ou éprouve un grand dommage, ou que quelqu'un périsse, l'auteur du dommage réparera le tort qu'il a commis, ou sera puni de mort. Si quelqu'un périt de mort violente par l'effet du choc ou autrement, l'auteur sera puni de mort, et il ne lui sera pas libre de se racheter par une amende s'il est déclaré coupable par l'affirmation de six témoins, à moins qu'il ne se justifie par la déclaration de douze personnes. S'il succombe dans cette épreuve, il sera déclaré coupable, et le demandeur aura le droit de réclamer une peine pécuniaire ou de transiger avec lui, sauf les droits du roi et de la ville.

CAP. VI.

Vm Tugh warda sunder huggen medh Wilia, ock ther komber Skadhi aff, hwat Boot ther til hörir.

Hwilken man som Tugh hugger sunder

CHAPITRE VI.

Du cas où, les câbles étant coupés de dessein prémédité, il en résulte du dommage; et de l'amende qui doit être payée.

Celui qui coupera le câble d'un navire,

(1) Ce chapitre reproduit les deux premiers alinéa du chapitre XIX du statut de Birca; voir ci-dessus, page 112. Il faut aussi en rapprocher le chapitre suivant et le chapitre XX.

fore andrum, böte thre marker til threskiptis, Målsåghandanum, Konungenom och Stadenom: Och böte swå got Tugh Åghandanum åter, epter godra manna Måtzordum. Komber ther Skadhi aff, wari ther vm Lagh som för war sagt. Vm Draghreep och Racka wari Lagh samu.

croyant couper celui d'un autre, paiera une amende de trois marcs, et rendra au propriétaire un autre câble d'égale bonté, suivant l'estimation d'hommes probes. S'il en résulte quelque accident, on suivra ce qui a été dit plus haut (1). Il en sera de même des cordages qui passent par des poulies pour hisser les voiles.

Cap. VII.

Vm Skipbåter warder affhuggen, eller Ankara Dobber.

Nu warder Skipbåter affhuggen medh Wilia, och tappas bort: Bötis åter Båten epter godra manna Måtzordum, och til ser marker til treskiptis, Målsågandenom, Konungenom ach Stadenom. Komber ther Skadhi aff, bötis som för år sagt. Tappas eigh han bort, bötis thå ser marker fore Affhugget. § 1. Hugger nokor annars mans Dobber aff, Wari Lagh samu: Böte åter, och ser marker til threskiptis. Tappas Ankare, bötis åter epter godra manna Måtzordum. Orker han eigh Bothum, gånge til arfwudis, som sagt år.

Chapitre VII.

De celui qui détache la chaloupe, ou la bouée de l'ancre.

Si l'on détache à dessein la chaloupe d'un navire et qu'elle périsse, l'auteur du délit doit en rendre une autre d'après l'estimation d'hommes probes, et payer en outre une amende de six marcs (2). S'il en résulte quelque autre dommage, on suivra ce qui a été dit plus haut. Si la chaloupe ne périt pas, il n'y aura lieu qu'à une amende de six marcs pour le fait de l'avoir détachée. Il en sera de même de celui qui coupera la bouée (3) d'une ancre; il devra la réparer et payer une amende de six marcs partagée entre la partie lésée, le roi et la ville. S'il en résulte la perte de l'ancre, l'auteur du délit sera obligé de la payer d'après l'estimation d'hommes probes; s'il n'a pas de quoi payer, il sera condamné à travailler.

Cap. VIII.

Vm alt thet Skipi tilhörer ån thet warder skadhat, huru thet skal bötas, ock vm then Skadan må aff koma.

Hwat thet hålst år man skadhar fore andrum thet Skipi tilhörir, och gör thet medh Wilia: böte åter Skadan, och medh ser marker til threskiptis, som för sagt år: Ån til åro tweggia manna Witne. Komber ther Skadhi aff, bötis epter thy Skadhin år til, som för år sagt: Ån fornempdo Witne åro til. Eller wåri sik epter thy Skadin år til. Orkar han eigh botum, Gånge

Chapitre VIII.

Du dommage causé à des agrès quelconques du navire, et de la peine qui doit être infligée à l'auteur.

Quelle que soit la chose dépendante d'un navire, à laquelle il aura été causé quelque dommage de dessein prémédité, l'auteur devra le réparer et payer en outre une amende de six marcs, partageable ainsi qu'il a été dit, lorsque son délit sera prouvé par la déposition de deux témoins, à moins que, de son côté, il ne justifie qu'il n'a causé aucun dommage. Celui qui ne pourra payer l'amende sera condamné à travailler; mais il ne jouira pas de cette faveur, s'il est résulté

(1) C'est le chapitre IV auquel ce passage se réfère.

(2) Le Landz-Lag contient, dans le chapitre LIII du titre V, une peine contre celui qui s'empare d'un navire.

(3) Loccenius, dans sa traduction latine, a rendu ce mot par *truncus;* ce qui pourroit signifier le *jet de l'ancre:* mais Röding, dans son Dictionnaire allemand des termes de marine, assure que le mot Dobber signifie *bouée*, et je m'y suis conformé.

til årfwudis, som fôr år sagt. Vthan thet går å Lijff hans: Eller Hugg, eller Stung, eller Affhugg kan thera mellan hånda.

une blessure, un coup, ou la rupture d'un membre.

Cap. IX.

Vm the Both som tilhôrir them Skadha Skipi gôrs medh Wådha, eller ther aff tijmar.

Nu kan thet swå wara, at nokor gôr andrum Skadha, medh Wådha och eigh medh Wilia, hwat hålder han sighler honum Ankaris strång aff, eller Ankare, eller komber drifwande ther å: Bôte honum tridhiung aff Skadhanum han fick å sino Ankare, eller hwario thet år, epter godra manna Måtzordum, och ser manna Edh, at thet war Wådha och eigh wili: och wari saklôs fore Botenne han skulde vthgifwa Målsåghandenum, Konungenum och Stadhenum.

§ 1. Nu kan nokor man aff Skipbruti fordårfwas ther the koma i: bôte Målsåghandenom fyratighi marker til Ensaak: och ther skal å koma tolff manna Nåmpd, at wita ther vm hwat sant år. Fålla the han, Wari fålder: Wåria the han, Wari warder, hwat thet år hålder fore Wådha eller Wilia.

Chapitre IX.

De l'amende pour dommage causé à un navire par accident.

Il peut arriver qu'un dommage soit causé à un navire par accident, sans dessein prémédité; par exemple, si un navire heurte contre le câble qui retient l'ancre d'un autre et le rompt, ou s'il perd subitement son ancre en étant entraîné violemment : l'auteur du dommage en paiera le tiers et sera dispensé de toute amende, pourvu que la déclaration de six hommes établisse qu'il n'y a eu qu'accident, et aucune intention de nuire.

§ 1. Si quelqu'un a péri par le résultat de cet événement, celui qui l'a causé paiera quarante marcs ; mais il sera condamné ou absous selon que douze hommes auront déclaré que cet événement est le résultat d'une intention de nuire ou d'un simple accident.

Cap. X.

Vm the Skip wider Brona liggia, och the som tilkoma, huru hwar skal fore andrum wåghia.

Nu kan Skip til Stadhen sighlande eller roande koma, medh Gotz, och wil til Bronna låggia och affskipa, Thå skulu the Skip barlastadh åro som fore liggia vndan låggias, och lata hijn til bronna koma: hwilken thet eigh gôr, bôte fore hwarn Dagh han qwar ligger epter thet honum war tilsagt medh Stadsens Swene, epter Fogatans och Rådhmanna budhi, twem mannum nårwarandum til Witna, thre marker til threskiptis, Målsåghandanom, Konungenom och Stadenom. Orkar han eigh botum, Gångi til årfwodis, som fore war sagt.

Chapitre X.

Des navires en station dans un lieu public de débarquement, et comment ils doivent se ranger pour faire place aux arrivans.

Lorsqu'un navire chargé de marchandises arrive à voiles ou à rames dans une ville, et veut s'arrêter au lieu de débarquement pour les décharger, les navires qui y étoient en station, mais déchargés et sur lest, doivent se ranger et lui donner place au port. Celui qui, requis de se ranger par le préposé de la ville, agissant de l'ordre du prévôt et du sénat, en présence de deux témoins, n'obtempérera pas à cet ordre, paiera par chaque jour de retard une amende de trois marcs, partageables ainsi qu'il a été dit, ou, s'il ne peut payer, il travaillera en compensation (1).

(1) On trouve une disposition semblable dans le chapitre 11 du statut de Wisby; voir ci-dessus, page 114

Cap. XI.

Vm Skip komber å Grund, ock låstas eigh, och warder ther Kast aff, huru thet skal åter giäldas: Eller som ware i Hafwi eller Sio.

Nu komber Skip å Grund, och låstas eigh, och thorff at kasta: Alt thet kastat warder, giälde åter bådhe Skip och Goz epter Markatali: Och hwar skal sin Edh göra at han hafwer rått giordt, aff allo thy Gotse han hafwer ther i. Nu kan them skilia åth vm Kastet, Thå skulu the rådha som flere åro farfaste.

§ 1. Koma Mån i Haffs nödh eller Sio, och komber åsio och opse, och thorfwa at kasta Goz: thet Goz ther vthkastas giäldes åter som för år sagt. Kan them å skilia vm Kastet, Thå skulu the rådha flere åro farfaste.

Chapitre XI.

Du navire qui touche à fond et ne peut être allégé que par un jet; comment la contribution doit avoir lieu; et du cas où le navire est en danger de périr.

Si un navire touche le fond et ne peut être allégé qu'au moyen du jet, les sacrifices faits devront être réparés par une contribution proportionnelle sur le navire et sur les marchandises; chacun sera tenu d'affirmer qu'il a fait une juste et exacte déclaration de tout ce qu'il possédoit dans le navire. Si l'on n'est pas d'accord sur le jet, la majorité l'emportera.

§ 1. Si l'on se trouve en mer en danger de périr, tellement qu'on soit dans la nécessité de faire jet, les marchandises jetées seront payées par contribution, ainsi qu'il vient d'être dit; si l'on n'est pas d'accord, on se décidera par l'avis de la majorité (1).

Cap. XII.

Vm nokor skipar Goz i annars Skip honum owitandis, hwat han hafwer ther Goz inne eller eigh.

Nu skipar mån Goz in i annars Skip, meer ån han Skiphårranum sigher eller fore stadgar, och lågger ther lön å: Hafwi forgiort Gotser, Och thet taki Skiphårran enskylt: Och böte fyratighi marker til threskiptis, Målsåghandenom, Konungenom och Stadhenom fore Tiufnat, och hete Tiufwer. Än til åro ser manna Witne, Eller han sielfwer thet kånnes. Nu orkar han eigh Botum, warde slagin wider Stupona, och ryme Staden.

Chapitre XII.

Du cas où quelqu'un place des marchandises dans le navire d'un autre à l'insu du patron; et des droits qu'a le patron sur ces marchandises.

Si quelqu'un place en cachette dans un navire une plus grande quantité de marchandises qu'il n'en a déclaré au patron et qu'il n'a été convenu avec ce dernier, l'excédant sera confisqué au profit du patron (2). Le contrevenant sera en outre puni comme voleur, d'après le témoignage de six hommes, et paiera une amende de quarante marcs, partageable comme il a déjà été dit. S'il ne peut la payer, il sera fouetté et chassé de la ville.

Cap. XIII.

Vm nokor skipar meer i nokot Skip ån han fore legher, och dyl thet, hwat Botum ther tilhörer.

Nu skipar man Goz i annars mans

Chapitre XIII.

De celui qui place dans un navire plus de marchandises qu'il n'en avoit déclaré au patron, et de l'amende qui doit être payée.

Si quelqu'un charge dans un navire une

(1) Ce chapitre reproduit presque littéralement, mais dans un ordre différent, les dispositions de quelques alinéa du chapitre XIX de la loi de Birca et du chapitre X du statut de Wisby.

(2) On trouve une disposition semblable dans le § 1 du chapitre IX du statut de Wisby.

Skip, meer än han fore legher, och sigher sidhan Skiphärranum til: hafwi Skiphärran wäld thet affskipa än han wil, Och taki fult aff Gotse hans fore thet han later thet aff föra, epter thy han gifwer Ärfwudis mannum Lòòn: och Skiplegho ther til.

§ 1. Komher Kast i Sionum, och är eigh förra afförbt, Kastes förstum hans vth som olofwandis inskipade, och gifwis enkte fore: vthan them för vm sämber vm Skipleghona än Kast komber i, hwat han wilde thet föra som annat Gotz eller eigh: Och tho än thet kastat warder taki ther aff fulla Skiplegho. Kastas meer, Giälde äter epter Marka tali, epter thy hwar hafwer i Skipino. Och alt Kisto så giäldes äter som redho Päninga ware, å twå Mark fore ena aff thy kastat wardt, swå opta mannum händer kasta sit Gotz i Sio.

quantité de marchandises plus considérable que celle pour laquelle il l'avoit affrété, mais ensuite en fait la déclaration au patron, celui-ci n'est tenu de les transporter que s'il le veut, et il peut exiger avant le départ le salaire qu'il paie aux gens de journée, ainsi que le prix du fret.

§ 1. S'il est nécessaire de faire jet et que les marchandises dissimulées au patron se trouvent encore sur le navire, elles seront jetées les premières (1), et leur valeur ne donnera lieu à aucune contribution, à moins qu'il ne soit intervenu une convention entre le chargeur et le patron sur le transport et le fret entier de ces marchandises, et sur l'obligation de les payer en cas de jet. Si l'on en jette une plus grande quantité, les autres choses jetées seront payées par contribution proportionnelle à ce que chacun avoit sur le navire. Chaque fois qu'il y a lieu à faire jet, tout ce qui est renfermé dans des coffres est payé par contribution, comme de l'argent comptant, à raison d'un marc pour deux de ce qui a été jeté (2).

Cap. XIV.

Vm nokor legher Ledhsagare, och then Stadga thera mellan görs.

Nu legher man Ledhsagare som them skal Ledh sighia, sigher sik them wilia sighla vthan allan skadha ofwer Sio, thijt the fore läggia, sighlir sidhan å Grund, och the Skadha aff få: Hafwi wäld om Lijffhans, tho fore enum Rätt: Än sex manna Witne äru til, at han tholiken Stadga giorde medh Skiphärranum och Skiparum. Komber å them Sio och opse, wari saklös fore allum Skadha.

Chapitre XIV.

Si quelqu'un loue un pilote-locman, et du pacte intervenu entre eux.

Si quelqu'un loue, pour lui servir de guide, un locman qui prenne l'engagement de conduire le navire à sa destination sans aucun dommage, mais qu'ensuite ce locman navigue de manière que le navire touche le fond et qu'il en résulte du dommage pour le patron et les chargeurs, ils ont le droit d'intenter contre lui une accusation capitale en justice, s'ils peuvent prouver par six hommes que telle avoit été la convention. Mais, si cet accident a été le résultat d'une tempête, le locman ne sera point poursuivi et ne devra aucune réparation (3).

(1) Le principe de cette disposition paroît emprunté au chapitre VIII du statut de Berghen et au chapitre X du Jons-bog, qu'on trouve ci-dessus, pages 32 et 74.

(2) Cette dernière disposition est opposée à ce que décide en pareil cas l'article 41 [38] de la compilation de Wisby.

(3) On a vu dans l'article 25 des Rôles d'Oléron, t. I.er, page 340, une disposition analogue, qui n'avoit point été adoptée dans les Jugemens de Damme, et, par conséquent, qui ne se trouve point dans la compilation de Wisby. Le chapitre CXV [250] du Consulat de la mer, qu'on peut consulter, t. II, page 250, contenoit une semblable disposition. Celle du code suédois dont il s'agit ici est dégagée de la rigueur excessive qu'on remarque dans les Rôles d'Oléron et dans le Consulat. On voit qu'elle appartient à une époque plus civilisée. J'ai déjà parlé, t. II, page 486, note 1, de l'ancienneté de l'institution des pilotes côtiers. Le Périple de la mer Érythrée, attribué à Arrien, atteste aussi que les Indiens avoient pris des mesures semblables pour la sûreté des navigateurs.

Cap. XV.

Vm nokor legher Skip, ock wil eigh hålda, Eller them som Legho sål.

Legher man Skip aff andrum, hwat thet år mera Skip eller minna, och wil then eigh hålda som leght hafwer, och Fåste Påninga å gifwit : gifwi vth halfwa Skiplegho, och hafwi forgiort Fåste Påningen : ån til åro tweggia manna witne. Kan och swå wara, at han hafwer inskipat, och sighlir vth aff Hampn och i, eller roor, och åås må synas å Borde, och wil sidhan från Skipi skilias och opskipar, Thå år all Skiplegha forthient. Sama Lagh wari vm then Legho sål, som eigh wil hålda thet han Legho sålde.

Chapitre XV.

De celui qui prend un navire à loyer et ne veut point exécuter la convention, et de celui qui, ayant loué un navire, ne veut pas tenir sa promesse.

Celui qui, ayant pris à loyer un navire grand ou petit, refuse ensuite de tenir la convention qu'il a faite, accompagnée d'arrhes, paiera la moitié du loyer promis et perdra ses arrhes, pourvu que deux témoins attestent cette convention. S'il a déjà chargé le navire qui se trouve prêt à faire voile dans le port ou hors du port, ou si le gouvernail et les barres des antennes sont mis en dehors, comme signe d'un prochain départ, et qu'ensuite le chargeur veuille quitter le navire et en extraire ses marchandises, le prix total du fret n'en sera pas moins dû au patron. On appliquera la même règle à celui qui, ayant frété un navire, refusera de tenir sa promesse (1).

Cap. XVI.

Vm Mån samleghia Skip.

Nu then thima Mån leghia Skip samlegho, Thå må engin affgå vthan Skiphårrans Orloff : Gånger nokor aff, och hafwer nokot i Skipino skipat, Giålde fulla Skiplön. Hafwer han enkte i skipat, och gånger tho aff, giålde halfwa Skiplegho.

Chapitre XVI.

Si des hommes louent ensemble un navire.

Si plusieurs personnes ensemble affrètent un navire, aucune d'elles ne pourra se dégager sans le consentement du patron. Celui qui après avoir chargé des marchandises voudra les faire sortir du navire, sera tenu de payer la totalité du fret au patron. S'il n'a rien chargé et qu'il veuille se désister, il paiera la moitié du fret promis (2).

Cap. XVII.

Vm nokor slåpper Tugh aff Handum : Eller Ankare eller Tugh brista.

Låter Skipare slippa sin Tugh aff handum, eller huru månge the åro, Giålde Skiphårranom åter allan Skadhan fore Tughin, epter godra manna Måtzordum.

§ 1. Brista Tugh eller Ankare, Wari thet Skiphårrans skadhi. Slåpper han sielfwer aff handum, Wari sielffs hans skadhi.

Chapitre XVII.

Si quelqu'un laisse échapper un câble, et si l'ancre ou le câble se rompt.

Si un ou plusieurs matelots laissent échapper un câble du navire, ils paieront au patron tout le dommage fait au câble ou à la voile, suivant l'estimation d'hommes probes.

§ 1. Si un câble, une voile ou une ancre se rompent, la perte sera pour le compte du propriétaire du navire. Si c'est lui qui laisse échapper le câble de ses mains, il en supportera la perte (3).

(1) Ce chapitre reproduit la première partie du chapitre XIX de la loi de Birca.

(2) Cette disposition reproduit à peu près la seconde partie du chapitre XIX de la loi de Birca.

(3) Tout ce chapitre est une copie presque littérale d'une partie du chapitre XIX de la loi de Birca. Voir aussi le chapitre XI du statut de Wisby, ci-dessus, page 119.

CAP. XVIII.

Um nokor inbyrdes hugger Tugh, eller Styrman sielfwer.

Hugga Skipara Tugh vthan Skiphårrans orloff eller wilia, Giälde åter Skiphårranum allan Skadhan, epter godra manna Mätzordum. Hugger han sielfwer, hafwi sielfwer Skadhan.

CHAPITRE XVIII.

Du cas où un matelot, ou le pilote, coupe un câble.

Si un matelot coupe un câble ou une voile sans l'ordre ou le consentement du patron, il doit payer le montant de la perte à ce dernier ou au propriétaire du navire, suivant l'estimation d'hommes probes. Si c'est le patron qui le coupe, il supportera seul le tort qu'il s'est fait lui-même (1).

CAP. XIX.

Huru långe nokor Thunge eller Gotz skal å Bronne liggia.

Alt thet Gotz til Stadin komber medh Skipum, thå skola the ther medh koma engin handa Thunga, som Kopar, Salt, Järn eller hwat thet är vp åmans Broum låta liggia, eller thet ther sälia, vthan skipa i Bodher, eller å Allmänningz Torgh: Vthan han fore hwar Dagh thet ther ligger böte thre marker, Målsäganbanom, Konungenom och Stadenom. Um Widh wari samu Lagh, och annar tholikt.

CHAPITRE XIX.

Combien de temps les ballots ou les marchandises doivent rester sur le lieu public d'abordage.

Les marchandises amenées dans la ville, telles que le cuivre, le sel, le fer, ou tous autres objets, ne devront point embarrasser le lieu public d'abordage et n'y seront point laissées pour être vendues; mais on les transportera dans les magasins ou dans les marchés publics. Celui qui contreviendra à cette défense paiera pour chaque jour de retard une amende de trois marcs, dont un pour le plaignant, un pour le roi et un pour la ville. Il en sera de même pour le bois et autres semblables matières.

CAP. XX.

Um then skada som kan koma aff the Skip widher Bro mans ligger.

Lägger nokor Fäst å annars mans Bro, eller Påla, eller Fästeband, komber ther nokor Skadhi aff, Hwsalösning, eller nokot fordärfwas aff Hwsum hans eller Bygning: böte åter allan Skadhan then han ther aff fick, epter fyra manna Mätzordum, twe aff hwars thera wäghna.

CHAPITRE XX.

Du dommage que peuvent éprouver des navires en station à un lieu particulier de déchargement.

Si quelqu'un attache son navire à l'embarcadère (2) d'un particulier, à son pic ou aux barreaux de fer de sa maison, de manière qu'il en résulte quelque dégradation, il devra réparer tout le dommage éprouvé par le propriétaire, d'après l'estimation de quatre personnes, dont deux seront choisies par chacune des parties.

(1) Une disposition semblable se trouve dans le § 9 du chapitre XIX de la loi de Birca.

(2) Ce mot, qui ne se trouve pas dans le Dictionnaire de l'Académie, est consacré dans le langage maritime. Voyez le *Vocabulaire des termes de marine*, par Lescallier, IIe partie, page 491.

CODE MARITIME DE CHARLES XI DE 1667 (1).

PREMIÈRE PARTIE (2).

Skepmanna-Balk.

CAP. I.

Om Skeppares antagning och Skepsfolks städjande.

Redare åga tinga sig Skeppare, och med honom om wiß Lön sluta, hwarje gång som någon Sjöresa på nytt anställas skal. Är samma resa af honom förr gjord, och ingen ny lön sedan tingat, segle då andre gången för samma lön som den förre.

§ 1. Ingen Skeppare hafwe makt antaga något Skepsfolk, förr än han sjelf rätt tingad är, wider Bot Sex Daler. Och om Redare det förr efterlåta, böte ock de, så många der til samtykt hafwa Trettio Daler tilhopa.

§ 2. Skepsfolks hyra åger Skepparen tinga, som han bäst och nogast gitter; han åger ock wid antagande gifwa hwarjom enom stedsle-penning på handen, åtminstone en Mark, såsom ock granneligen anteckna hwars och ens namn, wedernamn, boställe och herberge, af dem han städjer.

CAP. II.

Om Skepsfolks gående om Bord.

Alle Sjömän äre pliktige låta sig finna innom Skeps-bord, et dygn derefter, sedan de således stadde äro, at hjelpa lasta, barlasta och utreda Skeppet til segels. Hwilken af dem samma tid försitter, är han Officerare böte Sex Daler, men är han Gemen halft mindre, til twesklftes, åkärande och de fattige Sjöfarande; och stånde sedan til

Des hommes de l'équipage.

CHAPITRE Ier.

De l'engagement du patron et de l'équipage.

Les armateurs devront engager un patron et fixer son salaire, chaque fois qu'il entrera en mer. Quand le voyage sera terminé et qu'on n'aura rien fixé pour le salaire d'un voyage nouveau, il est entendu que le patron devra faire le second voyage pour le même salaire que le précédent.

§ 1. Nul patron ne pourra engager des hommes de l'équipage avant que son propre salaire ait été fixé, sous peine d'une amende de six thalers. Si les armateurs y ont consenti, ceux d'entre eux qui auront donné ce consentement paieront solidairement une amende de trente thalers.

§ 2. Le patron engagera l'équipage le mieux et au meilleur marché qu'il pourra; il donnera à chacun, en l'engageant, une arrhe au moins d'un marc, et il enregistrera en même temps le nom de famille, de baptême, le domicile et la résidence de l'engagé (3).

CHAPITRE II.

Quand les hommes de l'équipage doivent monter à bord.

Chaque homme de l'équipage doit être à bord un jour après qu'il s'est engagé, pour aider à charger, lester et mettre à la bande le navire. Celui qui restera plus long-temps sans monter à bord paiera six thalers s'il est officier, et la moitié s'il est matelot, dont moitié pour le plaignant et moitié pour les pauvres mariniers; et après cela, il est au bon plaisir du patron de garder cet homme

(1) J'ai cru qu'il étoit inutile de recueillir l'ordonnance de promulgation placée en tête de ce code.

(2) On a vu, page 109, qu'en 1748 une loi avoit modifié cette partie du code de 1667.

(3) Ce chapitre paroît emprunté aux articles 2 du titre II, 2 du titre III, 1.er du titre IV du recès anséatique de 1614.

Skepparens fria wal, om han samma Sjöman i tjensten behålla, eller ock en annan i hans ställe taga wil. Dock skal Skepparen wara pliktig samma försummelige Sjöman strax å orten wid Rätta at angifwa, wider Bot Nio Daler til treskiptes, de fattige, åkåranden, och den som Skepparens fel i de mål rojer och uppenbarar.

à son service, ou d'en prendre un autre à sa place : en tout cas, le patron sera tenu de dénoncer sur-le-champ l'homme en retard aux autorités, sous peine d'une amende de neuf thalers, dont un tiers aux pauvres, un tiers au plaignant, et un tiers à celui qui a révélé et dénoncé la faute du patron (1).

Cap. III.

Om Skepsfolks förblifwande i Skep.

Nu äro Skepsfolk stadde och om bord komne, hafwe sedan ingen makt at gå eller fara af Skeppet, mycket mindre blifwa ute öfwer natten, utan Skepparens eller dens, som i hans ställe för Skep råder, låf och samtycke, särdeles när Skeppet å redd ligger; dock så länge det ligger i rätt hamn med ankar å grunde, eller tråß å lande wål förwarat, måge de underistundom gå af och til, likawäl ej mer än twänne tillika, och taga med sig en rätt skepskost med bröd, utan dricka, til en måltid; allenast at de snart begifwa sig om bord igen. Bryter någon häremot, böte en Daler, och om han blifwer ute om natten, dubbelt mera; ware ock desutan skyldig at bota och bätra all den skada, som imedlertid på Skep och gods igenom hans frånwarelse hända kan; görs och imedlertid något skepsarbete, hwarwid någon af Skepsfolket som tilstädes är, råkade illa fara, då skal den frånwarande hjelpa at hela och låka den skadde, efter som Skepparen med Styrmannen och det andra Skepsfolket det skäligt och billigt pröfwa måge.

Chapitre III.

Quand les matelots doivent rester à bord.

Les hommes de l'équipage, après s'être engagés et être montés à bord, ne pourront sortir en aucune manière du navire, et encore moins passer une nuit dehors, sans la permission et la volonté du patron ou de celui qui commande à sa place, surtout quand le navire se trouvera en rade. Néanmoins, si le navire est bien ancré au port ou bien attaché au rivage, ils pourront quelquefois aller et venir, mais pas plus de deux en même temps, et emporter de la nourriture du navire pour un repas, avec du pain, mais sans breuvage, pourvu qu'ils rentrent promptement à bord. Celui qui contreviendra à cette défense paiera une amende d'un thaler, et s'il a passé une nuit dehors, le double. Outre cela, il devra payer une indemnité pour tout le dommage que le navire ou les marchandises auront pu éprouver par son absence. Si, pendant cette absence, il a été fait dans le navire quelque ouvrage auquel quelqu'un des matelots présens aura été blessé, l'absent sera tenu de concourir à l'indemniser et à le guérir, suivant ce que le patron avec le pilote et les autres gens de l'équipage jugeront juste et équitable (2).

Cap. IV.

Om Skepsfolks förblifwande i Tjensten.

Så skole ock alle Skepsbetjente, som rätte-

Chapitre IV.

Combien de temps les hommes de l'équipage doivent rester au service.

De même tous les hommes de l'équipage

(1) Le fond de cette disposition est emprunté au chapitre CIX [154] du Consulat, et à l'article 6 du titre IV du recès anséatique de 1614.

(2) Le fond de ce chapitre est emprunté aux chapitres CXXI, CCIV et CCXXIX [166, 169 et 174] du Consulat; aux articles 4, 19 [17], 36 [33], de la compilation de Wisby, et aux articles 6, 7, 15, 16, 18, du titre IV du recès anséatique de 1614.

ligen ſtadde äro, antingen månadligen eller för hela reſan, wara ſkyldige at fullfölja ſamma reſa, för hwars ſkull de hyrde äro. Gör någor däremot, utan ſann laga förfall, gifwe åter alt det han undfått hafwer af Skepparen til den dagen han åtras, och böte desutan halfparten af den hyra, ſom han för ſig tingat hade, ſå framt han för wiß hyra antagen war; eller ock twå månads lego, der han månadetals ſig förhyra låtet, til tweſkiptes, Redaren och Skepparen; hafwe ock ingen makt ſom ſig i Skepstjenſt hafwer ſkådja låtit, at låta hyra ſig åt någon annan, förr än den förre tjenſten uphör, och han derifrån ledig är; gör någon annorlunda, ware hans ſenare antagne tjenſt ogill, och den lön ſom han i ſin förſta tjenſt tingat hafwer, blifwe kortat til fjerdedelen; men är han månadetals tingat, miſte då en half månads hyra.

qui seront engagés en bonne forme, au mois et pour le voyage entier, seront tenus de terminer le voyage pour lequel ils seront loués ; celui qui ne remplira pas cette obligation et ne justifiera pas d'une cause légitime, rendra tout ce qu'il a reçu du patron jusqu'au jour de son refus de service, et paiera en outre, pour amende, moitié des gages convenus, s'il est engagé pour le voyage entier, ou les gages de deux mois, s'il s'est engagé pour un mois: cette amende sera partagée entre les armateurs et le patron. De même, celui qui s'est engagé envers un patron ne pourra pas se louer à un autre avant que son premier engagement ait été terminé et qu'il en soit libéré. En cas de contravention, le second engagement sera réputé non avenu, et le contrevenant perdra un quart des gages que le premier patron lui avoit promis pour le voyage, ou la moitié des gages mensuels, s'il s'est engagé au mois.

§ 1. Dock får någon Skepsbetjente ſjelf Skep at wara Skeppare på, eller ock han gifter ſig, blifwe då fri och ledig ur ſin antagne tjenſt, allenaſt han gifwer Skepparen igen det han af honom upburit hafwer.

§ 1. Mais si un homme de l'équipage est nommé patron d'un navire, ou s'il se marie, il sera libre et affranchi du service pour lequel il s'étoit engagé, pourvu qu'il rende au patron auquel il s'étoit loué ce qu'il en a reçu (1).

CAP. V.

Om Skepsfolks wråkande i förtid.

Ingen Skeppare hafwe makt at wråka det Sjöfolk ſom han ſtadt och i tjenſt tagit hafwer, utan deras ſamtycko och goda wilja, eller of lagliga ſkål, dem han åger för en Rätt at bewiſa, med mindre än han betalar til den ſamme halfwa lönen, ſom utfäſt war, eller ock twå månaders hyra, der han månadetals tingat är, ſå framt de än i den förſte hamnen qwar äro, men äro de ur hamn och til ſegels gångne, gifwe då ut hela lönen, eller ock fyra månaders hyra, förutan de månader allaredo förtjente äro; och hafwe den af Skepsfolket, ſom ſåledes ifrån Skepparen ſkild blifwer, ingen widare åtalan.

CHAPITRE V.

Des matelots congédiés avant le terme.

Nul patron ne pourra congédier les gens de l'équipage qu'il a engagés, sans leur consentement et bonne volonté, ou sans de justes motifs, qu'il devra prouver devant les magistrats. S'il le fait, il leur paiera, à l'arrivée au premier port, la moitié de leurs gages, ou les gages de deux mois, s'ils sont engagés au mois. S'il les congédie après qu'il est sorti du port et qu'il a mis à la voile, il leur paiera la somme entière promise pour le voyage, ou les gages de quatre mois en cas d'engagement au mois; le matelot ainsi congédié par le patron devra se contenter de cette indemnité (2).

(1) Le fond de la première de ces dispositions est emprunté à l'article 1.er de la compilation de Wisby, et aux articles 24 et 25 du titre IV du recès anséatique de 1614; la seconde, au chapitre CXI [156] du Consulat de la mer, et aux articles 63 et 64 de la compilation de Wisby.

(2) Le fond de cette disposition est emprunté aux articles 3 et 47 [44] de la compilation de Wisby, et à l'article 7 du titre III du recès anséatique de 1614.

§ 1. Dock är någon af Skepsfolket som finnes i någon oren och smittosam sjukdom, eller ock så tresk och uproisk emot sin Skeppare, eller olydig och trätosam med sina Medbetjente, at man af honom och hans förhållande något mord, upror, eller annan olycka til Skeps, gods, eller de Sjöfarandes skada hade at frukta före, då hafwe Skepparen makt med sine Skeps-Officerares ja och samtycke, at sätta en sådan i första Land, der Christet Folk äbor, utan at betala honom någon widare lön än den förtjent är til den dagen; och ware alt Skepsfolket pliktigt at hjelpa Skepparen i slikt fall, wid förwerkande af deras hela lön, samt annat straff, som brått deras äre til.

§ 2. Wårer ock någon Skeppare fara för krig eller sjöröfware, eller blifwer Skep, Gods eller Folk satt för honom i qwarstad, så at han sin resa skäligen icke kan fullfölja; stånde då honom fritt at wräka sit Skepsfolk, allenast han betalar hwardera en fjerdedel af deras tingade lön, förutan det de allaredo kunna förtjent hafwa; och hafwe ingen makt mer at fordra, eller hos sig behålla, der han mer fånget hafwer.

§ 1. Néanmoins, s'il arrive qu'un homme de l'équipage soit infecté d'une maladie immonde ou contagieuse, s'il est opiniâtre et mutin contre son patron, ou querelleur et tracassier envers ses camarades, de manière qu'on ait à craindre qu'il n'occasione des meurtres, des émeutes ou d'autres malheurs préjudiciables au navire, à la cargaison et au voyage, le patron, avec l'assentiment et la volonté de ses officiers, pourra le mettre à terre au premier pays habité par des chrétiens, sans lui donner plus de gages que ce qu'il a gagné jusqu'à ce jour; et tous les gens de l'équipage seront tenus d'aider le patron dans ce cas, sous peine de perdre leurs gages et de subir la punition que leur crime peut entraîner (1).

§ 2. Si un patron appréhende quelque danger de guerre ou de pirates, ou s'il est retenu avec son navire, les marchandises ou l'équipage, de manière qu'il ne puisse terminer son voyage, il lui sera permis de congédier l'équipage, sous condition qu'il paiera à chacun le quart des gages convenus en outre de ce qu'ils ont déjà gagné; et nul ne pourra demander davantage, ni le retenir s'il l'a déjà reçu.

CAP. VI.

Om Styremåns och annor Skepsfolks odugelighet.

Hafwer någon Styrman, Högbåtsman eller annor Skepsbetjente och Båtsman låtit städja sig, men finnes sedan icke kunna förestå eller fullgöra den tjenst, hwartil han sig tinga låtit, och sådant med twå eller tre sjöfarne Måns witnesbörd, inom Skepsbord, honom fulltygas kan; då hafwe en sådan förwärkat alt det han af Skepparen upburit hafwer, jämte sin halfwa lön, eller ock en månads hyra, der han månadetals stadd war.

§ 1. Dock om en Skeppare togo sig annan resa före, än den han först ärnat,

CHAPITRE VI.

De l'inhabileté du pilote et des autres gens de l'équipage.

Le pilote, contre-maître, ou autre officier ou bosseman qui, après s'être engagé, est reconnu, d'après le témoignage de deux ou trois hommes de l'équipage, incapable de faire le service qu'il a promis, perdra tout ce qu'il a reçu du patron et encore la moitié de ses gages, ou les gages d'un mois, s'il est loué au mois (2).

§ 1. Néanmoins, si le patron veut faire un voyage autre que celui qu'il avoit annoncé

(1) Le fond de cette disposition paroît emprunté aux chapitres LXXX [125] et CCXXII [267] du Consulat, et à l'article 8 du titre III du recès anséatique de 1614.

(2) Cette disposition paroît empruntée au chapitre XIV [62] du Consulat, à l'article 2 de la compilation de Wisby, et à l'article 4 du titre IV du recès anséatique de 1614.

och sin Styrman tiltingat hade, och samme Styrman woro om den nya farten okunnig, då må Styrman icke des mindre blifwa inom Skepsbord, och njuta Högbåtsmans lön, hwilken han, förutan den förtjente Styrmans lönen, som den öfrige resan kan wara längre til, skal hafwa at åtnjuta. Men wil Styrman den öfrige okunnige resan icke fullfölja, då är Skepparen skyldig at gifwa honom sin halfwa lön, der han under resan til den föresatte orten, eller innan Skep aflastas, derom tilsagd blifwer; men säges han icke til, förr än efter bruten eller intagen last, hafwe då sin fulla lön at fordra och upbära. Dock skal en Styrman på slik händelse wara pliktig sanfärdeligen at förklara, om han på den senare leden och farwatnet kunnig är, eller ej; och fins han derutinnan annars hafwa berättat, än sant är, ware då wilkorligit straff underkastat, efter Rättens ompröfwande.

et pour lequel il avoit engagé un pilote, celui-ci, s'il ne connoît pas la nouvelle route, peut rester à bord et exiger pour la suite du voyage les gages d'un contre-maître, en conservant son droit au salaire de pilote jusqu'au jour du changement de route. Lorsque ce pilote ne veut pas terminer le reste du voyage dont la route lui est inconnue, le patron doit lui payer la moitié de ses gages, s'il lui a annoncé le changement pendant le voyage, et avant la décharge du navire au lieu de destination; si, au contraire, cette annonce n'a été faite à ce pilote qu'après cette époque du voyage, il peut exiger la totalité des gages qui lui avoient été promis (1) : mais dans ce cas le pilote doit déclarer si véritablement il connoît ou non les lieux et les eaux du nouveau voyage; et si l'on découvre qu'il n'a pas dit la vérité, il sera traduit en jugement, et soumis à une punition arbitraire.

CAP. VII.

Om Skepsfolks plikt wid Gods lastande eller annor Skepparens bud.

Båtsmännerne och Skepsfolket äre pliktige, när Köpmans gods i Skep lastas, jämkas, stufwas och ställes sålunda dermed omgå, som Skepparen, eller den han i sit ställe satt hafwer, det wisa och godt finna. Är också, at Skepparen wid eller efter inlastningen wil taga något gods ut, och annat i des ställe in igen, skole alle Skepsbetjente derutinnan låta bruka sig efter Skepparens behag, dock så at han dem särdeles för samma arbete förnöjer, efter som dem åsemjes, eller ock Rätten å den ort under Sweriges Krona och anhörige Länder, dit de först anlända, dem emellan urskiljer. Sätter sig någon af Skepsfolket egenwilligt häremot, bote halfwe lön sin, eller en månads hyra til treskiptes, åkaranden, angifwaren och dem fattige sjöfarande.

CHAPITRE VII.

Du devoir des gens de l'équipage, pour le chargement des marchandises et l'exécution des ordres du patron.

Les bossemans et les gens de l'équipage doivent en chargeant les marchandises, les arrimer et les placer de la manière que le patron ou celui qu'il s'est substitué leur commandera. Si le patron veut ôter des marchandises et en mettre d'autres en leur place pendant ou après le chargement, tous les gens de l'équipage devront l'assister, suivant qu'il le requerra; mais il devra leur payer ce travail extraordinaire de la manière qu'ils conviendront, ou d'après la fixation des magistrats du lieu de première arrivée dans les terres de la couronne de Suède et des provinces qui en dépendent. Si quelqu'un de l'équipage refuse volontairement ce service, il paiera pour amende la moitié de ses gages, ou les gages d'un mois, dont un tiers pour le plaignant, un tiers pour le dénonciateur, et un tiers pour les pauvres mariniers.

(1) Le texte suédois, les traductions allemande et latine, présentent ici un peu d'obscurité; je crois cependant en avoir trouvé le sens exact à l'aide de l'article 5 du titre 1.er du code de Danemarck de 1683, qui en est une copie. Voir Wedderkop, *Introduct. ad jus naut.* pag. 34.

§ 1. Alt Skepsfolk högt eller lågt, antingen de för wiß hyra eller en del af Skepslegone segla, åga wara Skepparen hörige och lydige, och bud hans stånda emot alt wåld, ehwad ärende han bjuda må, utan tredsko och motwilja, wider straff å ägendom, kropp eller lif dera, som sak är til; dock för anhörigom rätt.

§ 1. Tous les gens de l'équipage, quel que soit leur rang, qu'ils voyagent pour des gages convenus ou à la part, doivent obéir au patron, dans tout ce qu'il leur prescrira, sans hésitation ni résistance, sous peine d'être punis dans leur fortune, leur personne ou même leur vie, suivant les circonstances, d'après le jugement d'un tribunal compétent (1).

Cap. VIII.

Om Skepsfolks Lön och Plikt, när Skep är segelfärdigt.

Nu är Skep segelfärdigt, och Skeppare wil resa sin börja, ware tå skyldig at gifwa sit Skepsfolk, dem han i tjenst hafwer, en tredjedel af den lön, som dem är tilsagd, eller ock twå månaders hyra förut; när det skedt är, skal samma Skepsfolk innan et dygn der resan är innan östersjön, men åt westersjön innan tu dygn wara pliktige at foga sig om Skepsbord, och der Skepparens bud afwänta at gå til segels. Och hafwe ingen Skeppare lås at gifwa någrom något mera än sagt är, til des resan är ändat, utan han til allan den skada däraf tima kan, swara wil. Försitter någon af Skepsfolket den tiden utan Skepparens lås och minne, hafwe förgjordt en fierdedel af sin lön, eller en månads hyra til twesteptes, åkäranden och dem sjöfarande fattigom.

§ 1. Rymmer någon ur tjenst sin med samma upburne lön, gifwe då Skepparen, förr än han afreser, den samma rättenom tilkänna, at der widare efterslås och sökas; gör Skeppare det icke, ware förfallen til Tretio Daler böter, til treskiptes åkäranden, dem fattige Sjöfarande, och den Skepparens försummelse röjer och uppenbarar. Men fångas den rymde igen, och blifwer lagligen med witne och fullom skälom tilwunnen, hafwe förwerkat sit lif.

Chapitre VIII.

Des gages et devoirs des gens de l'équipage quand le navire est appareillé.

Quand le navire est appareillé et que le patron veut commencer son voyage, il doit payer aux gens qu'il a engagés le tiers des gages qu'il leur a promis, ou les gages de deux mois. Cela fait, les gens de l'équipage doivent être rendus à bord dans le délai d'un jour, si le voyage est pour la mer Baltique, ou dans celui de deux jours, s'il est pour la mer d'Allemagne, pour y attendre les ordres du patron, à l'effet de mettre à la voile. Il ne sera permis à aucun patron de donner à personne plus qu'il ne vient d'être déterminé jusqu'à ce que le voyage soit fini, sous peine de répondre de tout le dommage qui pourroit en résulter. Si quelqu'un de l'équipage, sans la permission et la volonté du patron, est en retard de se rendre au navire dans les délais ci-dessus, il perdra un quart de ses gages ou les gages d'un mois, dont moitié pour le plaignant, l'autre pour les pauvres mariniers (2).

§ 1. Si quelqu'un, après avoir reçu cette partie des gages, déserte le navire avant le départ, le patron le dénoncera aux magistrats pour qu'ils fassent des recherches; si le patron ne le fait pas, il paiera une amende de trente thalers, dont un tiers pour le plaignant, un tiers pour les pauvres mariniers, et un tiers pour celui qui dénoncera la faute du patron. Si l'on réussit à arrêter le déserteur et à le convaincre par des preuves complètes devant un tribunal, il sera puni de mort (3).

(1) Le fond de ce chapitre est emprunté au chapitre CX [155] du Consulat, et à l'article 11 du titre IV de l'ordonnance anséatique de 1614.

(2) Le fond de cette disposition paroît emprunté à l'article 6 du titre III de l'ordonnance anséatique de 1614.

(3) Le fond de ce paragraphe est pris dans l'article 62 de la compilation de Wisby, et dans l'article 25 du titre IV du recès anséatique de 1614.

Cap. IX.

Om Skepsfolks frihet i Gäld-Saker.

Ingen hafwa makt at anhålla eller bysätta låta någon Skepsbetjente, högre eller lägre, ur något segelfärdigt Skep för gäldsak skul; utan gods hans, det han innan- eller utom bord hafwer, må man lagligen antasta, der skulden riktig är. Och gånge sedan dermed, som med all annor gäld, utan samme Skeps-betjentes eller Skeps uppehåld och hinder ifrån deras resa, som årnat war.

Chapitre IX.

Des priviléges des gens de l'équipage, quant aux dettes.

Personne ne pourra faire arrêter ou écrouer pour des dettes un homme d'un rang quelconque de l'équipage d'un navire appareillé; mais quand la dette est juste, on peut faire une saisie judiciaire sur les effets qu'il a à bord, comme pour toute autre dette, excepté qu'on ne peut retenir ni empêcher le voyage de l'homme et du navire (1).

Cap. X.

Om Skepsfolks Förning,

Ej må någor Skeppare, Styrman, Båtsman, eller annor Skepsbetjente, Karl eller Poike, under namn af fri förning inskipa något gods eller Köpmanna waror i de Skep de segla må. Göra de det, ware samma gods, och dubbelt så mycket det wärdt är, förbrutit. Dock skal i ställe för fri förning efter det wärde som Skepparen för hwar last tingat hafwer, Skepparen sjelf njuta lego för en last, Styrmannen för twå tredjedels last, de andre Officerarne hwardera för en half last, Båtsmännerne hwardera för en tredjedels last, och Skepspoikarne hwardera för en sjettedels last; med mindre at Skepsfraktaren sit särdeles samtycko dertil gifwa wil, då Tullen deraf erläggas, och berörde samtycko skrifteligen åt Skepparen wisas skal. Men et fat friskt watn, på fram- och åter-resan, må hwar och en af Skepsfolket til sin nödtorft med sig föra.

Chapitre X.

Du droit de portée.

Nul patron, ni pilote, ni bosseman, ni aucun autre officier, ni matelot, ni serviteur ne pourra prendre à bord du navire sur lequel il s'embarque, des effets ou marchandises sous le nom de libre portée. Mais au lieu de la libre portée, le patron aura le prix du fret d'un laste, le pilote de deux tiers d'un laste, les autres officiers chacun le fret de la moitié d'un laste, chaque bosseman, du tiers d'un laste, et chaque serviteur, d'un sixième, suivant le prix du fret dont le patron est convenu. Si cependant les affréteurs, à l'époque où l'on paie les droits, leur accordent un port franc, ils en jouiront, en montrant au patron ce consentement écrit. Mais chaque homme de l'équipage pourra porter à bord un tonneau d'eau fraîche pour ses besoins, dans le voyage de départ et de retour (2).

Cap. XI.

Om Skepsfolks Matredning.

En Skeppare är skyldig låta tre gångor om dagen mat reda för sit folk, morgon, middag och afton, med sådan mat och skepsdricka som skäligt wara kan; wil någon mer

Chapitre XI.

De la nourriture de l'équipage.

Le patron doit distribuer, trois fois par jour à son équipage, le matin, à midi et le soir, de la nourriture avec des vivres et de la boisson d'usage dans les navires, d'une

(1) Ce chapitre est emprunté au chap. CCXXXIII [278] du Consulat, et à l'art. 6 de la compilation de Wisby.
(2) Ce chapitre paroît emprunté au titre XIII du recès anséatique de 1614.

hafwa, må han ståendes wid tappen njuta en törstedrick, och med det bröd sig nöja låta, som i korgen finnas kan, och dermed foga sig til sit arbete; och hafwe ingen makt mer at fordra, eller deremot knorra, wid böter, första gången twå Mark, och sedan halft mera, så ofta han deremot bryter; utan så är at Skepper blifwer läckt eller Skepsfolket wid in- och af-lastande eller annat arbete dag och natt tilsätta, då dem mat och dricka gifwas skal, eftersom slikt arbete skäligen fordra må.

manière équitable. Celui qui veut en avoir plus pourra boire debout devant le robinet; il se contentera du pain qu'il pourra trouver dans la corbeille, et il devra reprendre sur-le-champ son travail. Celui qui exigera davantage, ou qui murmurera, paiera la première fois une amende de deux marcs, et, en cas de récidive, la moitié en sus; sauf le cas où le navire fait eau, ou lorsque l'équipage passe le jour et la nuit à charger et à décharger, ou à faire un autre travail. Dans ce cas, il devra être donné aux gens, des vivres et de la boisson dans une proportion équitable, telle que le travail la rendra nécessaire (1).

CAP. XII.

Om Skepsfolks Sjukdom och Död.

Nu kan någon af Skepsfolket sjukna så illa, at han ej förmår blifwa inom Skepsbord, ware då Skepparen skyldig, der Skep i hamn ligger, at föra den sjuka å land i något härberge, honom sedan med wed och ljus, mat och dricka, sådant som han om bord njöt, försörja, och igenom et tilordnat hjon sköta låta. Dock skal en Skeppare sin resa för den sjukas skull icke försitta, utan om detta händer, strax i samma hamn, der den sjuka antagen är, då låta honom behålla det han upburit hafwer; men händer det wid åter-resan, då betala honom sin fulla lön, eller ock så månge månaders hyra, den siste med uträknat som han tjent hafwer, der han månatals hyrd är; och war dermed åtskilde.

§ 1. Nu dör någon sjuk på resan, är det fram-resa, hafwe då arfwa hans halfwa, men wid åter-resan hela lönen af Skepparen at fordra och upbära, så wida den Döde icke sjelf sådant undfått hafwer, eller å jordefärd hans kostat är, den Skepparen på landet skal beställa låta, der, han så när är.

§ 2. Blifwer den sjuke i Skeppet, njute sin lego likasom han frisk woro.

CHAPITRE XII.

De la maladie et de la mort d'un homme de l'équipage.

Il peut arriver qu'un homme de l'équipage devienne très-malade, de manière qu'il ne puisse pas rester à bord; alors le patron est tenu, si le navire est dans un port, de faire transporter le malade à terre, dans une auberge, de lui faire provision de chauffage et d'éclairage, de nourriture et de boisson, comme on les donne à bord, et de le faire garder par un homme exprès. Cependant le patron ne devra pas, à cause de ce malade, retarder son départ. Si l'homme devient malade dans le port où il est engagé, il gardera ce que le patron lui a déjà donné. Si cet événement arrive dans le voyage de retour, le patron lui paiera tous ses gages, et, s'il est loué au mois, les gages pour tous les mois qu'il a servi, y compris le courant: c'est ainsi que l'affaire sera terminée.

§ 1. Si le malade meurt pendant le voyage, ses héritiers pourront demander au patron la moitié de ses gages, lorsque le décès est arrivé dans le voyage d'aller, et la totalité, si c'est dans le voyage de retour, à moins que le défunt ne l'ait déjà reçue, ou que la somme n'ait été dépensée pour frais d'enterrement, dont le patron prendra soin à la plus prochaine terre.

§ 2. Si le malade reste à bord, il touchera ses gages, comme s'il avoit continué d'être en bonne santé (2).

(1) Le chapitre C [145] du Consulat contient quelques règles sur la nourriture des matelots qui ont pu fournir l'idée de cet article.

(2) Le fond de ce chapitre a pu être fourni par le chapitre LXXXIII [128] du Consulat, et par l'article 21 [19] de la compilation de Wisby.

Cap. XIII.

Om Skeppares plikt när Dödsmål händer.

Så ofta dödsfall af sjöfarande män händer, på Skep eller å lande, skal Skepparen som dem i Skep tagit hafwer, antingen de i tjenst äre, eller ej, uti närwaru twänne andre, helst dem som dens Dödas kände eller skylde äro, låta göra en riktig anteckning, af alle dens Dödes saker och egendom, ehwad der är och det i sin wärjo taga, til deß han kommer i den Stad der han utseglat, eller den döda antagit hafwer, eller der hans arfwingar sig finna låta; då han efter samma anteckning, godset ifrån sig och uti Rätten lefwerera skal, at der sedan tilställas den som bästa rätt dertil hafwa kan. Dock der något förderfweligit gods under är, skal Skepparen hafwa makt det wid masten at utsälja, åt den mäst gifwa wil, i reda penningar eller emot lönens afkortning, och göre Skepparen der redo före. Försummar någon Skeppare detta, som sagt är, hafwe hwarje gång förgjort Trettio Daler til treskiptes, åkäranden, dem fattige Sjöfarande, och den hans fel röjer; och ware icke des mindre skyldig at swara dens Dödes arfwa, til alt det som de med rätta måge hafwa at fordra.

Chapitre XIII.

Du devoir du patron, quand un cas de mort arrive.

Quand un matelot meurt à bord ou à terre, qu'il soit mort dans le service ou non, le patron, à l'équipage duquel il a appartenu, doit, en présence de deux autres hommes, et par préférence de ceux qui ont connu le mort et lui sont parens, faire dresser un inventaire fidèle de tous les effets et propriétés du défunt et les garder jusqu'à ce qu'il soit de retour au lieu d'où il est parti et où il l'avoit engagé; là il délivrera, d'après cet inventaire, les effets du défunt aux magistrats, qui les rendront à qui de droit. Mais s'il y a des choses exposées à la corruption, le patron pourra, selon qu'il le jugera convenable, les vendre à celui qui voudra en donner le plus haut prix comptant ou à prendre sur ses gages dont le patron sera responsable. Si le patron néglige ce qui vient d'être prescrit, il paiera une amende de trente écus, dont un tiers au plaignant, un tiers pour les pauvres mariniers, et un tiers pour celui qui a révélé sa faute; et, en outre, il restera responsable envers les héritiers du défunt, pour tout ce qu'ils pourront justifier leur être dû (1).

Cap. XIV.

Om Skepsfolks sargande och botande.

Får någon af Skepsfolket blodwite, får eller annan skada uti de ärenders förrättande som han efter Skepparens bud går eller gör, ware då Skepparen skyldig at låta hela honom på skepskostnad, samt at gifwa honom sin fulla lön för hela resan, ändock han icke förmådde sin tjenst fullfölja. Men får någor skada af eget wållande, druckenhet, öfwerdåd eller annor dylik händelse, stånde sin egen fara, och hafwe Skepparen makt

Chapitre XIV.

Des blessures et de la guérison des gens de l'équipage.

Si quelqu'un reçoit des plaies, des blessures ou un autre dommage dans le service, ou en faisant ce que le patron lui a commandé, le patron sera tenu de le faire soigner aux frais du navire, et de lui payer ses gages complets pour le voyage entier, quand même il ne pourroit plus faire le service. Mais si quelqu'un éprouve quelque accident par sa propre faute, dans l'ivresse, par querelle, ou par des causes semblables, les suites en sont à son propre compte; le patron pourra même le congédier et en prendre un autre à sa place.

(1) On trouve quelques dispositions analogues dans les chapitres LXXIII et LXXIV [118 et 119] du Consulat.

tjenst hans upsåja, och en annan antaga, der han så wil. Och om sådant sker förr än resan börjat är, skal den samme återgifwa til Skepparen, alt hwad han af honom upburit hafwer, och derhos upfylla hwad Skepparen åt den antagne mer i lön gifwa måste.

Si cela arrive avant que le voyage soit commencé, l'homme devra rendre au patron tout ce qu'il aura reçu, et encore l'indemniser de tout ce qu'il sera nécessaire de donner de plus à celui qu'il faudra engager en sa place (1).

CAP. XV.

Om Skeps-Barberare.

En Barberare, den å Skep tjenar, skal wara pliktig at tjena alle och hwar och en af Skepsfolket uti sin tjenst med klippande och rakande och botande af skador och sjukdomar, utan at njuta derföre något mer än sin rätta lön. Hafwer han ock något af någrom taget, gifwe det fult åter, om icke annars, då af sin lön, och ware alle löften med ord eller skrifter, som honom i så mätto göras, ogille och af intet wärde. Dock är någon med elack och smittosam sjukdom beheftat, eller ock utom skeps-ärende skadat, njute då en billig lön som dem bådom åsämjes eller tre owälde Skeps-Officerare säga rätt wara.

CHAPITRE XV.

Du chirurgien du navire.

Le chirurgien qui est engagé sur un navire sera tenu de tailler les cheveux, de faire la barbe et de soigner toutes les blessures et maladies de chaque homme de l'équipage, sans autre récompense que ses appointemens. S'il a accepté quelque chose de quelqu'un, il devra le rendre entièrement, et s'il ne l'a plus, on en fera la retenue sur ses gages; toutes les promesses de vive voix ou par écrit qu'on lui aura faites seront nulles et sans valeur. Mais si le malade est atteint d'un mal contagieux, ou s'il a été blessé hors du service du navire, il paiera un honoraire équitable, convenu amiablement ou réglé par trois officiers du navire qui ne porteront pas plus intérêt à l'un qu'à l'autre.

CAP. XVI.

Om Skepsfolks dobbel.

Ingen af Skepsfolket hög eller låg, ware låfgifwit at dobla, inom Skep eller utom, emedan resan påstår, det penningar eller penninga-wärde gäller. Gör någon deremot, hafwe förbrutit så mycket å spel upsatt, eller ock wunnit är, til de fattige Sjöfarande, och böte des utan för dobbel hwardera tre Mark til treskiptes, Skepparenom och de oskyldige Skepsfolkeno, så den som tappade som den som wann. Och hafwe Skepparen makt detta antingen straxt utkräfja, eller af lön dera korta, när resan gjord är. Doblar någon til borgans, ware lag samma; hafwer ock någor handskrift å annor om sådan gäld, ware Skepparen pliktig den sönderrifwa; annars ware ock sådane Gäld-bref hel ogille,

CHAPITRE XVI.

Quand les hommes de l'équipage jouent.

Aucune personne de l'équipage, de quelque rang qu'elle soit, ne pourra jouer pour de l'argent ou des valeurs d'argent, soit dans le navire, soit dehors, tant que le voyage ne sera pas terminé. Le contrevenant paiera une amende égale à ce qu'il a mis au jeu ou gagné, laquelle sera au profit des pauvres mariniers; et, en outre, chacun des joueurs qui a gagné ou perdu paiera une amende de trois marcs, dont un tiers au patron, et le reste aux hommes de l'équipage non coupables. Le patron pourra exiger cette amende immédiatement, ou la retenir sur les gages de ceux qui la devront, quand le voyage sera fini. Il en sera de même si quelqu'un joue à crédit. Lorsque pour une dette de cette espèce il aura été souscrit un billet, le patron devra le déchirer; en tout cas, une telle obligation est nulle, tant en jugement que hors jugement,

(1) Le fond de ce chapitre a pu être emprunté aux articles 20 et 46 [18 et 43] de la compilation de Wisby, et à l'article 1.er du titre IV du recès anséatique de 1614.

i Rätt eller utom, så at kräfja som upbära, och stånde aldrig Dom som å tolkin Bref gången är.

et une condamnation fondée sur une semblable obligation n'aura pas de suite.

Cap. XVII.

Om Skepsfolks aktsamhet i Skep.

Hwilken af Skepsfolket dricker sig drucken inom Skepsbord; eller försofwer och mißgår sin wakt; eller ock med ljus, eld, eller hwarjo bart eldwerke gånger under öfwerlopp, särdeles i hål Skep, mat- eller krut-kammar, eller intager någon kofwa och sofställe i Skep utan Skepparens låf och minne; eller ock hafwer der något löst hö eller halm, ware fallen til tre Mark böter. Bryter Skepparen, Styrman, eller någor af dem i Cajutan äta, i samma mål, böte sex Mark. Desse böter komma de fattige Sjöfarande til.

Chapitre XVII.

Des soins que l'équipage doit prendre du navire.

Tout homme de l'équipage qui s'enivre à bord, ou qui manque à son tour de garde pour s'être endormi ou pour toute autre cause, qui va avec du feu ou une lumière ou quelque autre chose brûlante et non couverte sous le tillac, surtout dans le creux du navire près de l'office ou de la sainte-barbe, ou qui occupe une case ou un lit dans le navire, sans la permission ou la volonté du patron, ou qui y laisse traîner du foin ou de la paille détachés, doit payer une amende de trois marcs; si c'est le patron qui a commis ce délit, ou le pilote, ou quelqu'un de ceux qui dînent dans la cajùte, l'amende sera de six marcs; le tout au profit des pauvres mariniers (1).

Cap. XVIII.

Om Skeppares plikt wid bewärde Skep.

Alle de Skeppare som med wäpnade Skep segla, skole sjelfwa gifwa gran akt uppå, samt tilhålla sine bysseskyttare och andra betjente, at krutet blifwer alle fjorton dagar wendt och omrördt, och när wacker dag är, och elden wäl släkt, på öfwerloppet wädrat och torkat, synnerligen när det til lands med bätre beqwämlighet ske kan. De skole ock laga, at styckerne på Skeppet med sine lod, hwart slag för sig, och annan tilhörig redskap, hålles altid färdige och i god ordning: göra de det icke, så at något af wanskötsel fördärfwas, eller eljest någon skada igenom deras försummelse, Skep och gods öfwergår, ware då pliktige at swara derföre, efter som brått deras skådat blifwer.

§ 1. Ingen af Skepsfolket hafwe makt at skjuta inom Skepsbord, utan Skepparen det bjuder eller tilstädjer; gör någor det eljest, ligge under Skepparens nepst, och betale krut och lod dubbeldt som förskutit är.

Chapitre XVIII.

Du devoir du patron dans un navire armé.

Tous les patrons qui ont des navires armés prendront garde eux-mêmes, et commanderont à leurs sous-officiers, que la poudre soit remuée tous les quinze jours, et qu'elle soit séchée et aérée sur le pont, quand le temps est clair et le feu bien éteint; on fera préférablement cette opération à terre, quand ce sera possible. Ils auront soin aussi que les pièces du navire avec leurs boulets, chaque espèce à part, et les autres ustensiles nécessaires, soient toujours prêts et en bon ordre. S'ils négligent cela, et que quelque chose soit gâté par leur inadvertance, ou qu'il arrive quelque dommage au navire et aux marchandises, par leur négligence, ils seront tenus d'en répondre, d'après la vérification du dommage.

§ 1. Personne de l'équipage ne pourra tirer à bord des armes à feu, sans l'ordre ou la permission du patron; celui qui le fera sera puni par le patron, et paiera une amende double du prix de la poudre et du plomb consommés (2).

(1) Le fond de ce chapitre appartient à l'article 11 du titre IV du recès anséatique de 1614.
(2) Ce paragraphe paroit emprunté à l'article 10 du titre IX du recès anséatique de 1614.

CAP. XIX.

Om Skepsbåt och annor redskap.

Lossar någor af Skepsfolket Skepsbåten eller Espingen, utan Skepparens wilja och wetskap, böte Ser Mark. Tager ock någor främmande en Skepsbåt och brukar honom utan lof, böte likaså Ser Mark, och betale ägaren därföre billig lön, samt upräthe honom all skada, som derigenom kan timat wara. Fördärfwar någor eller wräker affides något redskap som Skeppet eller någon des Skeps-betjente tilhörigt är, böte Tre Mark och skadan åter.

CHAPITRE XIX.

Du canot et des autres ustensiles.

Tout homme de l'équipage qui détachera le canot ou la chaloupe sans l'ordre et la volonté du patron paiera une amende de six marcs. Si un étranger prend le canot et s'en sert, il paiera de même six marcs, et, en outre, au propriétaire un loyer équitable; il réparera aussi tout le dommage qui pourroit en résulter. Celui qui endommagera ou perdra quelques ustensiles appartenant au navire ou à un homme de l'équipage paiera une amende de trois marcs, et réparera le dommage (1).

CAP. XX.

Om förbud af Skepsfolks döpning.

Segla någor Skeppare härefter förbi Kollen, eller annat näs och udd, der man hafwer warit wan at döpa dem som samma fart icke förr farit hafwa, då skal efter denna dag sådan döpning hwarken tålas eller tilåtas. Utan Skepparen gifwe för hwardera Båtsman som der tilförende ej seglat hafwer, en kanna win til hwart matlag af sit Skepsfolk, så at hwar får en dryck deraf. Men andre Sjöfarande skole aldeles frie wara, med mindre de af egen godwilja något för sig gifwa wele til Skepsfolkets bästa. Gör någor häremot med twång eller annat, blifwe derföre straffat efter Domarens godtycko.

CHAPITRE XX.

De la défense de ce qu'on appelle baptême *des gens de l'équipage.*

Lorsque, dorénavant, un patron passera le Kollen ou quelque autre promontoire ou lieu où l'on avoit coutume de baptiser ceux qui n'avoient pas encore fait le voyage, il ne permettra ni ne souffrira ce baptême; mais pour chaque homme de l'équipage qui n'a pas encore fait le voyage, le patron donnera à chaque table de ses gens un pot de vin, de manière que tout le monde en puisse boire; quant aux passagers, ils n'y sont point obligés, et il dépend uniquement d'eux de donner quelque chose pour l'équipage. Celui qui contreviendra à cette défense, par des violences ou d'une autre manière, sera puni par le juge, suivant les circonstances.

CAP. XXI.

Om Skepsfolks Trätor och Slagsmål.

Talar någor af Skepsfolket ohöfwiskt til den andra, säger du ljuger, eller annat dylikt, böte ser öre. Kallar någor annan oqwädins ord å Skep eller land, emedan resan påstår, böte Tre Mark den som först bryter, men den som kallat blifwer och swa-

CHAPITRE XXI.

Des querelles entre les gens de l'équipage.

Si un homme de l'équipage parle insolemment à un autre; s'il dit, *Tu mens,* ou quelque chose semblable, il paiera une amende de six ores. Si quelqu'un, pendant le voyage, insulte un autre à bord ou à terre, celui qui a insulté le premier paiera une amende de trois marcs, et celui qui, étant insulté, aura

(1) On trouve le fond de ce chapitre dans l'article 14 du titre IV du recès anséatique de 1614.

rar, halft mindre. Bryter någon sålunda emot Skepparen eller den i hans ställe står, då ökes sak hans halft mere. Bryter ock Skepparen i desse mål, böte som annor.

§ 1. Slår någon den andra med blotta händerne, böte Sex Mark för hwart slag och om den slagne å ferska gerning slår lika så igen, mer än et slag, ware bot hans halft mindre.

§ 2. Råkar en Skeppare näpsa någon af sit Skepsfolk med hand eller käpp til et slag, ware saklös; sker det mera, hafwe då den näpste makt at wärja sig skäligen; slår någor af Skepsfolket sin Skeppare, miste allan lego, eller ock hand sina.

répondu par une insulte, paiera la moitié. Si quelqu'un outrage de cette manière le patron ou celui qui tient sa place, l'amende sera augmentée de la moitié. Si c'est le patron qui insulte, il paiera l'amende comme un autre.

§ 1. Celui qui frappera l'autre des mains seulement paiera pour chaque coup une amende de six marcs, et si celui qui a été frappé rend plus qu'un seul coup au premier moment, il paiera la moitié de cette amende.

§ 2. Si le patron, en punissant un homme de l'équipage, le frappe d'un seul coup de main ou de bâton, cela n'aura pas de suite. Mais s'il donne un plus grand nombre de coups, celui qui les reçoit peut se défendre avec modération. Si un homme de l'équipage frappe son patron, il perdra tous ses gages ou sa main (1).

Cap. XXII.

Om Skeppare-Rätt och Böters utförande.

Allehanda eder, banskap, ohöfwiske ord ock andre orimligheter, som Skepsfolket emellan hända, emedan resan påstår, och här intet wist straff tillagt är, skal Skepparen hafwa makt at straffa och böter der å lägga, efter godtycko sino, dock ej högre än til Sex Mark. Och må Skepparen der något dylikt eller annat brått på resan timar, med sine Skeps-Officerare och de wittigste Båtsmän som owälde äro, de mål uptaga, skärskåda, och til böter fälla, som i denna Sjö-Lag, hwart om sig, stadgat är. Men äre brått större, än at Skepparen på det sätt dem slita må, ware då förpliktat den brotsliga i gömo taga, och sak hans för rätta angifwa, då han hemkommer; därtil det andra Skepsfolket, om så tarfwas, hjelpa skole, eller i widrigt fall sjelf tåla den andras förtjente straff.

§ 1. Alle böter som således på resan falla, må Skepparen af den brätsliga strart utföra, eller ock af legone korta, när resan

Chapitre XXII.

Du pouvoir qu'a le patron de punir et d'exiger des amendes.

Quant aux juremens, imprécations, outrages et autres inconvenances qui sont commis pendant le voyage par les gens de l'équipage, et pour lesquels aucune amende n'est prononcée, le patron pourra les punir d'amendes, selon les circonstances, mais sans qu'aucune puisse excéder six marcs. Dans ce cas, ou lorsque quelque crime sera commis pendant le voyage, le patron examinera et instruira l'affaire avec ses officiers et les plus sages matelots qui ne sont pas impliqués, et ils prononceront la punition, comme il est décidé dans ce code, pour chaque contravention. Mais si le crime est tellement grave, que le patron ne puisse pas le juger de cette manière, il sera tenu d'emprisonner le malfaiteur et de dénoncer l'affaire aux magistrats à son retour; les autres gens de l'équipage l'aideront en cas de besoin, sinon, ils encourront, en cas de désobéissance, la même punition que le coupable (2).

§ 1. Toutes les amendes qui seront dues de la manière ci-dessus pendant le voyage pourront être exigées de suite par le patron,

(1) Ce chapitre développe un principe qui étoit dans le chapitre II du titre VII du Stadz-Lagh d'une manière extrêmement concise; voir ci-dessus, page 125. Le fond s'en trouve aussi dans l'article 26 [24] de la compilation de Wisby.

(2) On trouve le fond de ce paragraphe dans l'article 11 du titre III du recès anséatique de 1614.

åndat år; och skal han fördenskull öfwer alt sådant riktig räkning hålla, och de böter som dem fattigom Sjöfarande tilkomma, til deras föreståndare lefwerera och sig derpå qwitta låta; försummer han detta, lägge då sielf ut dubbelt mera. Kommer sedan delo derom Skepparen och Båtsfolket emellan, hafwe Skepparen witsord sig at wärja, med de Räkning och Qwittobref, som sagt år. Sätter sig någor af Skepsfolket yttermera deremot, och wil ej korta låta, ligge til Rättens utslag huru straff hans ökas må.

ou seront retenues sur les gages du délinquant après que le voyage sera fini. Le patron en rendra un compte exact; il versera ce qui revient aux pauvres mariniers dans les mains de leurs administrateurs et s'en fera délivrer quittance; en cas de négligence, il paiera en sus une double amende. Si dans la suite il s'élève à ce sujet quelque contestation entre le patron et l'équipage, il se défendra avec le compte et la quittance dont il vient d'être parlé. Lorsque des gens de l'équipage élèveront quelque difficulté ou refuseront de laisser rien retenir sur leurs gages, les magistrats jugeront, suivant les circonstances, à quelle punition ils devront être soumis.

Cap. XXIII.

Om Skeppare ombyte på resan.

Blifwer Skeppare affatt, siuknar eller död, emedan resan påstår, och ny åter antages, då skal alt Skepsfolket den nys antagne, lika som den förre tjena, följa och lydige wara. Men säljer en Skeppare sit Skep, eller på hwarjehanda sätt til en annan öfwerlåter, då äro Skepsfolket til den nya Skepparen icke förbundne, widare än den resan warar, dertil de först hyrde woro. Wil den nya Skepparen til samma resas fullgörande icke bruka det gamla Skepsfolket, då skal deras förre Skeppare betala dem deras fulla lön, och åndå på sin egen kostnad skaffa dem fritt til den ort, tådan han med Skeppet först utseglat hafwer.

Chapitre XXIII.

Du changement de patron pendant le voyage.

Si un patron est destitué, s'il tombe malade ou s'il meurt pendant le voyage, et qu'un autre le remplace, les gens de l'équipage devront servir le successeur, le suivre et lui obéir comme à l'égard du premier. Mais si un patron vend son navire, ou s'il l'abandonne à un autre de quelque manière que ce soit, les gens de l'équipage ne seront tenus envers le nouveau patron à aucune autre chose que d'achever le voyage pour lequel ils sont engagés. Si le nouveau patron ne veut pas se servir des hommes engagés, pour terminer le voyage, le premier patron devra leur payer leurs gages entiers, et il les ramènera à ses frais au lieu d'où il étoit d'abord parti (1).

Cap. XXIV.

Om Skepsfolks aflöning och Skeps lossande.

Enär någon resa gjord och åndat år, inom eller utom Rikes, då skal en Skeppare sit Skepsfolks lön och hyra, efter aftal erlägga och betala, wid bot femton Daler Skepsfolket til skiptes; dock ware Skepsfolket skyldige Skeppet först at utlasta, åter barlasta och taga seglen undan rå, jämwäl om Skepparen så wil, hjelpa til at uplägga det, så framt det der å orten, eller

Chapitre XXIV.

Du congé de l'équipage et du déchargement du navire.

Lorsqu'un voyage sera terminé dans le royaume ou hors des frontières, le patron devra payer à ses gens les gages et salaires dont on est convenu, sous peine d'une amende de quinze écus, qui seront répartis aux gens de l'équipage. Mais, avant cela, les hommes de l'équipage seront tenus de décharger et de lester le navire, d'ôter les voiles de la vergue, et d'aider à placer convenablement le navire dans le port, si le patron l'exige et si cela se fait au lieu du débarque-

(1) On trouve des dispositions analogues dans les chapitres CXVI, CXXXVII et CCLII [161, 182 et 297] du Consulat.

i negden sker, och Skepsfolket derigenom icke uppehålles öfwer fjorton söknedagar, sedan de anländat hafwe, der det mögeligt är, eller som Rätten det döma kan. Betalar icke Skepparen åt Skepsfolket lönen innan et dygn, sedan de Skeppet således ifrån sig lagat hafwe; då böte Skepparen hwar dags drögsmål, til hwar Officerare med Otta Mark, och til hwar Båtsman med Fem Mark, så länge och til deß at lönen af honom betalat blifwer.

§ 1. Nu kan det hända, at Skepparen å framresan nödgas af hwarjehanda händelse inlöpa i någon annan hamn, än dit han sig först ärnat, och Skepsfolket hyrt hafwer, wil han lossa der en del af sin ladning, då skal Skepsfolket hjelpa honom derutinnan wid förwerkande af sin halfwa lön, eller twå månaders hyra; dock så at de derföre utom sin lön njuta et par nya skor eller des wärde. Men lässar han der hela lasten, och antingen ny last, eller ock barlast igen intager, då skal alt Skepsfolks lön så räknas förtjent, lika som det på den ort, dit resan war anstält, skedt woro. Och ware Skepsfolket icke des mindre sedan skyldige, at följa Skepparen bort eller hemåt, som han wil, wider bot som sagt är. Händer det ock wid återresan, at Skepparen på någon afsides ort sin ladning lossar, då skal Skepsfolkets lön derföre hel förtjent räknas, lika som hela återresan fulländat woro; dock skal Skepsfolket töfwa i Skepparens tjenst til des han kommer hem, tädan han utseglat war.

§ 2. Wil ock Skepparen antingen af mangel på frakt, eller annan orsak aldeles segla på en annan ort, än dit Skepsfolket först tingat war, då ware alt Skepsfolket icke des mindre skyldigt, så Officerare som Gemene, antingen de för hela resan eller månadetals, eller ock för en del af frakten tingade äro, at wara Skepparen hörsamme och lydige i alt, så wida han icke til ofrie och förbudne orter fara wil, allenast at deras Lön derigenom så mycket den andra resan längre är, förbätrat, men der hon kortare är,

ment ou à peu de distance, sans toutefois que l'équipage puisse être retenu à cette opération plus de quatorze jours, depuis celui du débarquement, ou le temps qui sera déterminé par les magistrats. Si le patron ne paie pas les gages de ses gens, le jour après qu'ils ont fait au navire les opérations ci-dessus indiquées, il devra, pour chaque jour de retard, et jusqu'à ce qu'il se soit libéré, payer à chaque officier huit marcs, et à chaque bosseman cinq marcs (1).

§ 1. S'il arrive que, pendant le voyage, un patron soit contraint par diverses circonstances à aller dans un port autre que celui qu'il avoit indiqué et pour lequel il avoit engagé l'équipage, et s'il veut y décharger une partie des marchandises, les hommes de l'équipage devront l'aider, sous peine de perdre la moitié de leurs gages, ou les gages de deux mois; mais il doit les gratifier d'une paire de souliers neufs ou de sa valeur. Toutefois si, dans ce lieu, il décharge tout ce qu'il avoit chargé, et revient avec un chargement nouveau ou sur lest, les gages de tout l'équipage seront considérés comme gagnés, de même que si l'on étoit arrivé au lieu de destination; néanmoins les hommes de l'équipage seront tenus de suivre le patron, soit qu'il avance, soit qu'il rétrograde, comme il le voudra. S'il arrive que, dans le retour, le patron décharge en un lieu hors de la route, les gages de l'équipage seront réputés entièrement gagnés, comme si le voyage de retour étoit terminé; mais les gens resteront au service du patron jusqu'à ce qu'il soit rendu au lieu d'où il est parti.

§ 2. Si le patron veut aller dans un lieu tout-à-fait différent de celui pour lequel il a engagé l'équipage, parce qu'il ne trouve pas de chargement, ou par toute autre cause, les gens de l'équipage, tant officiers que matelots, qu'ils soient engagés pour le voyage entier, ou au mois, ou pour une part dans la cargaison, seront tenus de lui obéir et de le suivre, pourvu que son voyage ne se dirige pas vers des lieux dangereux ou prohibés; mais leurs gages seront augmentés en proportion de ce que le nouveau voyage sera plus long, et s'il est plus court, ils ne seront pas diminués. Si le patron et ses gens ne peu-

(1) Le fond de ce paragraphe est pris dans le chapitre CXXXV [180] du Consulat, dans l'article 55 [54] de la compilation de Wisby, et dans l'article 1.er du titre XI du recès anséatique de 1614.

icke förwärrat blifwer. Sämjes icke Skepparen och Skepsfolket om samma förbättring, ligge då til Rättens utslag å den ort under Sweriges Krono, tädan Skeppet utseglat är.

§ 3. Ej må barlast utkastas å de orter som det förbudit är, wider det straff som hwarje Stad der å satt hafwer.

vent s'entendre sur cette augmentation, les magistrats des lieux de la domination suédoise d'où le navire est parti prononceront sur ce différent (1).

§ 3. Nul ne pourra déposer son lest dans des lieux défendus, sous la peine que chaque ville aura prescrite (2).

Cap. XXV.

Om Delo=Skeppare och Skepsfolk emellan.

Uppas någon twist, emedan resan påstår, til sjö eller lands, Skeppare och Skepsfolket, eller ock dem allena, en eller flere sins emellan, och den är af större wärde, än at hon utan för en Rätt slitas kan, då hafwe ingendera makt at stemma eller lagsöka den andra å någon främmande ort, den under annan Öfwerhet belägen är, utan ware skyldige med alt käromål at innehålla, til des de komma någorstädes under Sweriges Krono eller thy tilhörige Länder. Gör någor annorlunda, böte hela sin återstående lego, Redarne, Anklagaren af Skepsfolket, och dem fattige Sjöfarande til treskiptes; och ware derhos ogilt och utan kraft, alt det å främmande ort sökt eller dömt blifwer.

Chapitre XXV.

Des contestations entre le patron et l'équipage.

S'il s'élève une contestation pendant le voyage, soit en mer, soit à terre, entre le patron et l'équipage, ou entre tous les hommes de l'équipage, ou seulement entre quelques-uns d'eux, et si elle est d'une telle importance, qu'elle ne puisse être vidée que devant un magistrat, nul ne pourra citer ou attaquer judiciairement l'autre dans un lieu étranger, ou soumis à une juridiction étrangère; il devra s'abstenir de toute action jusqu'à ce qu'on ait abordé dans un lieu dépendant de la couronne de Suède ou des pays annexés. Si quelqu'un contrevient à cette défense, tout ce qu'il aura encore à demander de ses gages appartiendra aux armateurs, au plaignant et aux pauvres mariniers, chacun pour un tiers; et tout ce qui aura été jugé et décrété dans les lieux étrangers sera nul et sans vigueur.

Cap. XXVI.

Om Skeppare=Ed.

Alle Skeppare, som med Swenske Skep fara, skole wara skyldige, förän de få segla, at aflägga inför Rätten sin Ed, at de efter yttersta förmågo skole hålla, och hålla låta, alle de Capitlen som i denna Sjölag författade äro, och dem och deras Skepsfolk i någon måtto angå, och at de inga böter, som dem Sjöfarande fattigom tilfalla, undandölja eller förtiga skole, så sant dem Gud hjelper til Lif och Själ.

Chapitre XXVI.

Du serment du patron.

Tous les patrons qui vont sur des navires suédois sont tenus, avant de mettre à la voile, de prêter serment devant les magistrats, qu'ils observeront et feront observer de tout leur pouvoir les chapitres qui sont contenus dans le présent code maritime, pour ce qui, en une manière quelconque, peut concerner eux-mêmes ou leur équipage, comme aussi qu'ils ne recèleront ni ne dissimuleront aucune amende due aux pauvres mariniers, qu'ainsi Dieu leur aide, au corps et à l'ame (3).

(1) Le fond des dispositions de ce paragraphe et du précédent est pris dans les chapitres XCIX et CXLVI [44 et 191] du Consulat, dans l'article 34 [32] de la compilation de Wisby, et dans l'article 20 du titre IV du recès anséatique de 1614.

(2) Cette disposition a pu être empruntée à l'article 6 du titre XI du recès anséatique de 1614.

(3) Le fond de ce chapitre a pu être emprunté aux chapitres XVI et XVII [61 et 62] du Consulat, à l'article 1.er du recès anséatique de 1530, et à l'article 3du titre II de celui de 1614.

Cap. XXVII.

Om Skeps-Frid.

Allan den frid och rätt man äger i sinom gårde, den bör man ock hafwa så mycken och godan i sit Skep. Derefter skola alle skilnader, såremål, dråp, eller hwarjehanda annor mål, de der hända, dömmas och rättas, efter ty gerningen är och Lag säger.

Chapitre XXVII.

De la paix du navire.

Chacun a droit de jouir dans un navire de toute la paix et de tout le droit que l'on a dans sa propre maison. En conséquence, toutes les dissensions, blessures, meurtres ou autres cas qui pourront arriver, seront jugés et décidés, selon le fait, d'après ce que les lois ont statué à ce sujet (1).

SECONDE PARTIE.

Skepslego-Balk.

Du Fret des navires.

Cap. I.

Om Afhandlingar wid Skepslego.

Öfwer alle Skepsfrakter, som slutas, af en eller flere, skole wisse skrifter emellan Skepparen och Befraktaren uprättas. Desse skrifter nämnes Certepatier, och innehålla alla de wilkor, hwaruppå befraktningen sluten är. Så skal ock Skepparen för hwar och en som något gods i hans Skep lastar, underteckna trenne Wederkännelse-skrifter, som Conossementer kallas, alle tre af lika innehåll, så at när den ene fullgörs, då blifwa de andre utan wärde. Nu försummar Skepparen, Befraktare eller den eljest gods inlastar, sådane skrifter at uprätta, och kommer sedan delo-parterna emellan, den der af händer, böte då hwardera parten femton Daler, Rättens ensak; och gånge ingen anten upskofs eller entelig Dom i de mål, förr än samme böter erlagde äro; sker det, ware Domen kraftlös och ogill.

Chapitre Ier.

De la fixation du fret.

Toutes conventions qui interviendront entre le patron et des affréteurs, relativement au fret, seront rédigées par écrit. Ces contrats sont nommés chartes-parties, et doivent contenir toutes les conditions du transport. Le patron délivrera encore à chacun de ceux qui auront chargé des marchandises dans son navire, trois lettres de reconnoissance, appelées connoissemens, lesquelles seront toutes trois de la même teneur, de manière que, s'il a livré ce qui est exprimé par l'une, les autres n'aient plus de valeur. Si le patron, l'affréteur ou celui qui a chargé quelque chose, n'a pas eu soin de faire rédiger un écrit, et s'il en résulte des contestations entre les parties, chacune de celles qui sont en faute paiera une amende de cinquante thalers, au profit du tribunal seulement. Il ne pourra être prononcé aucun jugement interlocutoire ou définitif avant l'acquittement de cette amende, et le jugement, rendu en contravention à cette disposition, sera nul et sans valeur.

Cap. II.

Om hyrt Skep at borthyra.

Ej må den et Skepp på wiß tid legdt och fraktadt hafwer, sälja eller förpanta det

Chapitre II.

Des conditions sous lesquelles on peut sous-fréter un navire.

Celui qui a pris à loyer, et chargé un navire pour un certain temps, ne pourra le

(1) Ce chapitre est emprunté au chapitre II du titre VII du code des villes; voir page 125 ci-dessus.

någrom til ägarens skada; dock skal honom stå fritt det åt androm förhyra på så lång tid, som han det sielf hyrt hafwer.

§ 1. Ingen befraktare hafwe makt Skeppare och Skepsfolk å et Skep förandra, utan Redarens wilja; gör det någor, ware ogilt, och stående den all skada deraf tima kan.

vendre ou l'engager au préjudice du propriétaire; mais il pourra le sous-fréter à un autre, pour autant de temps qu'il l'aura affrété lui-même (1).

§ 1. Nul affréteur ne pourra changer le patron ou l'équipage d'un navire sans l'agrément des armateurs. Ce qu'il fera à cet égard sera comme non avenu, et il répondra du dommage qui pourra en résulter.

CAP. III.

Om Sommar-hyra.

Nu hafwer man Skep legt öfwer en hel sommar, och lefwererar det åter i den hamn, som aftalt war wid Mårtenmässa, ware då fri för alt tiltal; men warder någor nödtwungen det länger at bruka, gifwe då billig frakt för den tid öfwer war, til des det i rätt hamn ankommer.

CHAPITRE III.

Du fret d'été.

Lorsqu'une personne a affrété un navire pour la durée de l'été, si le navire est rentré dans le port, à la Saint-Martin, l'affréteur ne pourra être recherché. Mais s'il a été contraint par force majeure de s'en servir plus long-temps, il paiera, pour le temps qui s'écoulera après ce terme jusqu'à ce que le navire soit rentré dans le port convenu, un fret équitable (2).

CAP. IV.

Om gods tager skada i Skep wid in- och utlastning.

När gods inskipas, skole tåg och tackel pröfwas om de starke och dugelige äro. Skepsfolket är skyldigt at wisa dem åt Skepparen eller Styrmannen; gilla de dem, och händer sedan skada, ligge til deras answar; men försummas det af Skepsfolket, ware skadan deras egen. Ej må gods i Skep hissas, förän Köpmännerne, de som godset äga, hafwa tåg skådat. Sker det ej, och der timar dock skada af, fylle den Skepparen med Skepsfolket efter som hwar och ens hafwande skuld, samt tingade lön är stor eller liten til. Nu gilla Köpmännerne tågen, och fånga dock skada deraf, drage densamme tilhopa, så månge dem gillat hafwe.

CHAPITRE IV.

Des marchandises qui recevront quelque dommage au moment de la charge ou de la décharge.

Quand on veut charger des marchandises on doit éprouver si les câbles et les cordages sont suffisamment forts et en bon état. Les hommes de l'équipage doivent les montrer au patron et au pilote; si ceux-ci les approuvent et que néanmoins il arrive quelque dommage, ils en répondront seuls. Mais si les hommes de l'équipage négligent cette précaution, ils répondront eux-mêmes du dommage. Nul ne pourra hisser des marchandises dans un navire avant que le marchand auquel elles appartiennent n'ait examiné les cordages. Si cela n'est pas observé et qu'il en arrive du dommage, le patron et les gens de l'équipage le rembourseront, chacun des coupables en proportion de son salaire. Si le négociant a trouvé bons les cordages, et qu'il en résulte ensuite quelque dommage, chacun de ceux qui les ont approuvés en supportera sa part (3).

(1) On trouve cette disposition dans l'article 12 [10] de la compilation de Wisby.
(2) Le fond de ce chapitre est dans le chapitre CXLIV [189] du Consulat, et dans l'article 8 [7] de la compilation de Wisby.
(3) Le fond de ce chapitre se trouve dans le chapitre CLIII [198] du Consulat, et dans les articles 24 et 48 [22, 45, 46 et 47] de la compilation de Wisby.

§ 1. Alt gods i Skep lastas, skal der stufwas och stödjas, och med ställningar så förwaras, förän Skep til segels går, at ingen skada deraf komma må. Sammaledes måste sjelfwe Skeppet på öfwerloppet och alt omkring rätt wara drifwit och kalfatat, jämwäl med tackel, tyg och all tilrustning wäl försedt, förän något gods deri lastat blifwer; och må Skepparen det til sit förswar af någre förständige syna låta. Sker det ej, utan at skada händer deraf, ware då Skepparen skyldig at stå derföre. Nu dela Köpmannen och Skepparen derom, annor säger Skeppet wäl tilredt, och godset wäl stödjat, stufwat och stält wara, stånde det til Skepparens witsordom, än han hafwer fyra witnen dertil af sit Skepsfolk, de som Köpmannen wälja wil, och sit witnesbörd med Ed fulltyga. Orkar han ej dem witnom, fylle åter skadan, han och Skepsfolket, efter som skuld deras är til, och det efter sådant wärde som godset hade kunnat gälla å tid och ställe, som utlastningen ske borde; dock emot full frakt.

§ 2. All skada, deri Skepparen ej skuld hafwer; der äger han ej heller swara til. Dock är han och Skepsfolket skyldige, när fara åkommer, den at förekomma och godset rätta, så mycket mögeligit är, och det utan lön, så wida icke någon synnerlig kostnad eller arbete derpå anwänd blifwer, som godsets ägare förnöja måste.

§ 3. Jåfwar någon godset wara skadt, hafwe då makt klappa på faten, twå eller tre gånger förän de hissas up ur Skeppet; och betale så Skepparen hans fulla frakt, eller öfwerlåte godset åt Skepparen i ställe derföre, som han bäst finner.

§ 1. Toutes les marchandises destinées au départ seront, avant que le navire mette à la voile, placées, estivées et mises en lieux sûrs, de façon qu'il n'y puisse arriver aucun dommage. De même le navire doit être rendu bien solide et bien calfaté sur le tillac et partout ailleurs, et bien pourvu de cordages, d'ustensiles et de toutes sortes d'apparaux, avant que l'on y charge des marchandises; le patron pourra, pour sa justification, le faire examiner par un expert. S'il a négligé cette précaution et qu'il en résulte quelque dommage, il en sera responsable. S'il y a contestation entre le patron et le négociant, le premier prétendant que le navire étoit en bon état et que les marchandises ont été bien estivées et placées, il devra en faire la preuve par le témoignage de quatre hommes de son équipage, qui seront choisis par le négociant et qui confirmeront leur déposition par serment. A défaut de cette preuve le patron et son équipage, selon le degré de faute de chacun, dédommageront le négociant des avaries, d'après la valeur des marchandises au temps et au lieu où elles auroient dû être transportées, mais sous la déduction du fret entier (1).

§ 2. Le patron ne doit pas répondre du dommage dont il n'est pas coupable; mais s'il y a quelque danger, lui et l'équipage sont tenus d'employer les moyens nécessaires pour le prévenir et de sauver les marchandises autant que possible, sans aucun salaire; néanmoins s'il y a eu des frais et des travaux extraordinaires, le propriétaire des marchandises les acquittera (2).

§ 3. Si quelque chargeur soupçonne que ses marchandises sont avariées, il pourra frapper deux ou trois fois aux tonneaux avant qu'ils soient mis hors du navire, et alors il aura le choix de payer au patron le fret entier ou de lui laisser les marchandises pour ce fret.

Cap. V.

Om fraktat Skep ej lastas.

Leges eller fraktas et helt Skep, stort eller litet, til så många läster som det bära

Chapitre V.

Du fret, quand un navire n'est pas chargé.

Celui qui a loué et affrété un navire entier, de quelque dimension qu'il soit, pour

(1) Ce chapitre est emprunté aux chapitres XVIII, XIX, XX, XXI, CCIV [63, 64, 65, 66 et 249] du Consulat; à l'article 25 [23] de la compilation de Wisby, et à l'article 2 du titre IX du recès anséatique de 1614.
(2) Le fond de ce chapitre est emprunté à l'article 17 [15] de la compilation de Wisby.

kan, då skal Befraktaren, ehuru han det ock lastar, litet, myckett eller intet, ej deß mindre wara skyldig at betala den frakt eller lego, som han tilsagt hafwer. Men tingar han så, at han icke mer frakt än efter lastetalet, som han inskeppar til, betala skal, ware då ej skyldig mer at utgifwa, än som på hwar last tingat war.

§ 1. Nu tingar någor skeppsrum på wisse läster, och dröjer sedan med ladningen öfwer den tid, som satt war, är då Skepparen eljest klar och får godt wäder och wind, ware ej skyldig sin resa derföre at försumma eller uppehålla, utan hafwe ändå sin fulla frakt at fordra, då han resan lyckeligen aflagt hafwer, så framt imedlertid det hyrde skepsrummet ledigt och öppet hållet är.

§ 2. Om ock en Skeppare fraktas til en wiß ort, at der få sin fulla ladning, seglar dit, och får ej mer än en del lastat, hafwe ej des mindre sin fulla frakt at upbära, när Skep åter kommer, der han genom sin gjorde protest wisa kan, felet på frakternes sida warit hafwa.

§ 3. Nu kan det hända, at han å samma ort dit han tingat war, aldeles ingen last få kan, protestere då som förmält är, och hafwe sedan låf at söka annor frakt annorstädes, som han bäst gitter, hwilken skal kortas af den frakt, som den förre Befraktaren tilsagt hade.

§ 4. Förgås Skep förr än det återkommer, ware då Befraktaren friu at utlägga frakten.

tout ce qu'il est en état de porter, est toujours tenu de payer le loyer et le fret, qu'il a promis, de quelque manière qu'il le charge, que ce soit en grande ou petite partie, et même quand il ne chargeroit rien. Mais s'il est convenu qu'il ne paiera que pour *tant* de lastes qu'il chargera, il ne pourra être contraint d'en payer davantage.

§ 1. Si quelqu'un ayant loué le droit de placer dans un navire une certaine quantité de lastes, diffère ce chargement au-delà du terme convenu, le patron ne doit pas pour cela négliger ou retarder son départ s'il est prêt et que le vent et le temps soient favorables ; mais le fret complet lui est dû, après que le voyage est heureusement fini, pourvu qu'il ait conservé toujours disponible et vide la place louée dans le navire.

§ 2. Si un patron qui s'est engagé à aller dans un certain lieu, pour y chercher une cargaison, y va et ne reçoit qu'une partie de cette cargaison, il pourra, au retour du navire, demander le fret entier, en prouvant par un protêt régulier que la faute a été de la part de l'affréteur.

§ 3. Il peut arriver qu'il ne trouve aucune cargaison au lieu désigné; alors il doit protester, comme il a été dit, et il aura la permission de chercher ailleurs un chargement, le meilleur qu'il pourra, dont les frais de transport seront déduits sur le fret que le premier affréteur lui aura promis (1).

§ 4. Si le navire se perd avant de revenir, l'affréteur ne devra payer aucun fret.

CAP. VI.

Om Förteckning på hwar Skepslast.

Alle Skeppare antingen de segla in eller ut, skole wara skyldige, sielfwe eller genom deras Styrmän eller någon annan Skepsbetjente, at hålla riktig förteckning på deras hele Skepslast, med hwar och ens namn, dens som godset lastar, och dens det emottaga skal, så ock tal och märke af alla tunnor, kistor och packor, med hwad der uti är,

CHAPITRE VI.

Du manifeste de la cargaison d'un navire.

Tous les patrons sont tenus, tant au départ qu'au retour, de dresser eux-mêmes, après le chargement terminé, ou de faire dresser par le pilote ou un autre officier du navire, un manifeste exact de toutes les marchandises chargées, avec le nom du chargeur et de celui qui les doit recevoir, les numéros et marques de tous les tonneaux, balles et ballots, et l'indication de tout ce qui y est

(1) Le fond des paragraphes qui précèdent est emprunté au chapitre LVII [102] du Consulat.

eftersom godset kan inlastas til. Denne Förtekning skole de sedan lefwerera til Tullnärerne å de orter dit de ankomma, eller tändan de utsegla, och hafwe ingen af de Tullbetjente makt at utfärda någon uträkning på Tullpenningarne, myctet mindre något Skep at affärda eller utlasta låta, förr änsamma Förtekning dem handfången är. Göra de deremot, miste första gången tre månaders lön; sker det flere resor, blifwe äldeles affatte, och komme ej mera til samma tjenst igen, som Seglations-Ordningen widare förmår.

contenu. Ils délivreront ces manifestes aux douaniers des ports où ils aborderont et d'où ils sortiront, et nul douanier ne pourra expédier un bordereau ou quittance des droits, moins encore permettre de décharger ou de faire sortir un navire, avant que ce manifeste lui ait été représenté. S'il le fait, il perdra la première fois ses appointemens de trois mois, et s'il récidive, il sera destitué et ne pourra plus rentrer au service, comme il est dit dans l'ordonnance sur la navigation.

Cap. VII.

Om Ligge-dagar,

Kan en Befraktare icke lasta Skeppet til den dag, som han med Skepparen slutet hafwer, är dem emellan afhandlat, huru i slik händelse hållas skal, ware det gilt å både sidor. Nu är sådant ej aftalt, ware då Skeparen skyldig biba femton dagar öfwer den dag, som til inlastningens fullbordan satt war, dock så at Befraktaren honom derföre särskilt förnöjer, eftersom dem åsemjes, eller gode män som det förstå, såja billigt wara. Lastar ändå Befraktaren icke Skeppet i de femton dagar, som öfwergåfwes, så at skulden pröfwas stå hos honom, ware då Skepparen fri från somma Befraktning, än han wil, och Befraktaren deremot skyldig betala honom full frakt, jämte de dagar han öfwer slutet töfwat hafwer. De dagar kallas ligge-dagar. Alt det för dem gifwes i wäntepenningar, eller skadestånd, deraf njute Skepparen och Rederne tre fjerdedelar til twesliptes, och Skepsfolket dele den öfrige fjerdedelen sins emellan, som de äga lön til.

Chapitre VII.

Des jours d'attente.

Si l'affréteur ne peut pas charger le navire au jour convenu avec le patron, et s'il a stipulé ce qui doit être fait dans ce cas, cette stipulation sera exécutée; mais s'il n'y a eu rien de stipulé, le patron doit attendre quinze jours après le jour convenu pour le chargement; l'affréteur le dédommagera de ce retard selon qu'ils conviendront ou selon ce que des hommes bons et experts trouveront équitable. Si l'affréteur ne charge point encore le navire dans l'espace de ces quinze jours de prorogation, le patron sera libre de partir sans la cargaison, et l'affréteur devra lui payer le fret complet et l'indemniser pour le nombre de jours qu'il a attendu au-delà de ce qui étoit convenu. Ces jours sont nommés *jours de starie*. De tout ce qui sera payé pour indemnité de l'attente et du dommage, les armateurs et le patron auront les trois quarts en parties égales, et les hommes de l'équipage recevront le dernier quart en proportion de leurs gages (1).

Cap. VIII.

Om Spannemåls-last.

Tager en Skeppare in Spannemåls-last

Chapitre VIII.

Des cargaisons de blé.

Si un patron charge du blé dans son

(1) Le fond de ce chapitre a pu être emprunté aux chapitres LX, CLXXXIX et CXC [105, 234 et 235] du Consulat, et à l'article 37 [34] de la compilation de Wisby.

Skepp af öfwerföra, ware skyldig den at omkasta låta, så ofta nödigt är, och owäder ej hindrar, och njute derföre twå öre hwar gång, honom och Skepsfolket, efter hwarjes lön til delnings. Forsummas detta, och säden deraf brinner tilhopa eller ornar, swaro Skepparen til allan den skada.

navire, il doit le faire remuer aussi souvent qu'il est nécessaire et que le temps peut le permettre; et, pour cela, il recevra chaque fois deux ores, qu'il répartira en proportion de ses gages et de ceux de l'équipage. Si par sa négligence à cet égard le blé se gâte ou s'échauffe, le patron en répondra (1).

Cap. IX.

Om hinder i Skepslego, de af högre hand komma.

Nu är frakt inrikes sluten, och Certepartie gjordt, kommer sedan feigde och örlig up, eller Skep tagas i Kronans tjenst, eller heftas eljest med beslag för Kronones skull, eller något annat fel händer, deraf resan åtras, Skepparens och befraktarens wällande förutan, ware då de både skild ifrån hwarannan, allenast denne hielper den andre dragga helften af den kostnad som i dylik fall gjordt är.

§ 1. Nu är Skep fraktat å en ort och wil lasta å en annan, timar der någon sådan händelse Köpmannens wällende förutan, det ware sig förr eller sedan godset lastat är, hafwe då Skepparen helften af den frakt han tingat hade.

§ 2. Nu fraktas Skep utrikes til någon ort under Sweriges Krono, och å den samme främmande ort sedan förbjudes at föra ut sådane waror, då är fjerdedelen af frakten förtjent.

§ 3. Nu tages samma Skep i tjenst hos Öfwerheten af den främmande orten för wiß lön, ware då Befraktaren fri ifrån hela frakten, och gifwe intet deraf ut.

Chapitre IX.

De l'embargo du navire par un souverain.

Quand le fret est stipulé dans le royaume et que les chartes-parties sont conclues, s'il survient après cela une guerre, ou si le navire est arrêté, soit pour le service de la couronne, soit par embargo mis par la couronne, ou s'il y a d'autres obstacles qui empêchent le voyage, sans la volonté et la faute du patron ou de l'affréteur, ils seront mutuellement dégagés de leurs promesses; mais ils supporteront par moitié les dépenses faites dans ce cas.

§ 1. Si un navire étant frété en un lieu, pour charger dans un autre, il arrive quelque cas semblable sans la faute du négociant, le patron n'aura droit qu'à la moitié du fret convenu, soit que le navire ait été arrêté avant, soit qu'il l'ait été après le chargement fait.

§ 2. Si un navire ayant été affrété pour aller d'un lieu hors du royaume dans un lieu qui dépend de la couronne de Suède, il survient une défense de transporter les marchandises qui devoient être chargées, le patron ne recevra qu'un quart du fret.

§ 3. Si, en pays étranger, le navire est requis pour le service de l'autorité, moyennant une indemnité, l'affréteur sera entièrement libéré du fret, et ne paiera rien (2).

Cap. X.

Om utseglande til sjös.

Enär Skep är lastat och klart gjordt, måste Skepparen icke försumma någon god wind at segla, antingen af penninge-mangel

Chapitre X.

Du départ des navires.

Après que le navire est chargé et prêt, le patron ne doit pas négliger le temps favorable pour mettre à la voile, sous prétexte de man-

(1) Ce chapitre est emprunté à l'article 19 du titre III du recès anséatique de 1614.
(2) Le fond de ce chapitre peut avoir été emprunté au chapitre CXLVI [191] du Consulat.

eller annat förfall, med mindre han wil swara Köpmannen til all skada, hinder och försummelse. Dock skal ej heller någon Skeppare gå ur hamn och til sjös förän han deröfwer med sit Skepsfolk hafwer rådslagit, och de flere dertil samtycka. Gör han annorlunda och händer skada af, på Skep eller gods, fylle det åter som han bäst kan och gitter.

que d'argent ni pour autre cause, sous peine de répondre au marchand de tout dommage causé par le retard. Mais aucun patron ne doit sortir du port ou mettre à la voile avant d'avoir pris l'avis de son équipage et obtenu le consentement de la majorité. S'il agit autrement, et s'il en résulte du dommage au navire et aux marchandises, il en sera responsable sur tout ce qu'il possède (1).

Cap. XI.

Om Frakt när Skepparen sätter gods ur det legde Skeppet i et annat.

Får något Skepp skada uti sjön, blifwer drifwet til at inlöpa i någon annan hamn, eller eljest af hwarjehanda fall så mißlyckas, at det sin antagna resa icke kan fullfölja, gitter Skepparen med Styrmannen och twänne af sina Skepsfolk Ed gånga, sådant af oundwikelig nöd, och ej dera wällande timat wara, då skal Skepparen så framt han sit eget Skepp icke fogeligen kan bota, wara skyldig at lasta sit innehafwende gods öfwer i någon annan beqwämlig farkost, som bäst och fortast ske kan, och det il sattan ort föra låta; och njute sedan sin tingade frakt, efter som godset lefwereras til. Orkar Skepparen ej den Ed som sagt är, och godset, som i annor farkost lastas, blifwer skadt eller förgås i wågen, ware då han skyldig swara dertil; med mindre ocksä hans eget Skep, der godset först war i lastat, utan någon försätelig skuld i lika måtto förginge; ty at ingen må otwungen lego bryta eller förändra.

Chap. XI.

Du fret, quand le patron d'un navire endommagé charge les marchandises dans un autre.

Si un navire éprouve des avaries dans le voyage, de manière qu'il soit contraint d'entrer dans un autre port, ou s'il est empêché par une détresse quelconque de terminer son voyage, le patron doit prouver par son propre serment et par celui du pilote et de deux autres hommes de son équipage, que cela est arrivé par suite d'une force majeure et non par la faute de l'équipage. Si le patron ne peut pas, en peu de temps, réparer son navire, il devra charger les marchandises qu'il avoit frétées, dans un autre navire, le meilleur et le plus convenable qu'il pourra, et les porter à leur destination; quand les marchandises seront délivrées, il pourra demander le fret convenu. Dans le cas où le patron ne pourra pas prêter le serment mentionné ci-dessus et où les marchandises qu'il aura chargées dans un autre navire seront avariées ou perdues pendant le voyage, il sera tenu d'en répondre, si son propre navire dans lequel les marchandises étoient d'abord chargées, ne s'est pas perdu lui-même sans sa faute; car personne ne peut enfreindre ou changer la convention de fret, s'il n'y est contraint (2).

Cap. XII.

Om Frakt när Skep lider sjönöd.

Nu sker olycka til sjös, och Skep och gods förgås i de samma antingen å fram eller återresa, hafwe då Skepparen ingen

Chapitre XII.

Du fret, quand le navire souffre des avaries.

Si un navire se perd avec la cargaison par suite de détresse pendant le départ ou pendant le retour, le patron ne pourra demander

(1) Le fond de ce chapitre peut avoir été emprunté aux articles 16, 38 et 44 [14, 36 et 41] de la compilation de Wisby, et à l'article 4 du titre v du recès anséatique de 1614.

(2) Ce chapitre paroît avoir été emprunté au chapitre XLIV [89] du Consulat.

makt någon frakt at fordra, ej heller åger Fraktaren den at utgifwa, utan Skepparen ware åndå skyldig at återgifwa, der han å frakten något förr hade upburit.

§ 1. Bergas något af ty godse, njute tå af Frakten så mycket, som efter mått af godset och sielfwa resan skåligen kan pröfwas wara förtjent.

§ 2. Går ej Skep under, utan godset allena, dock utan Skepparens eller hans Folks wållende, kommer på skada, och Fraktaren rådes at samma gods ej mer sin frakt wårdt år, då må han det, som det år, til Skepparen öfwerlåta, och ware så för frakten fri.

§ 3. Kan och Fraktaren få på Skepparen något åtal, der hans gods i nödfall såldt woro, eller annat dylikt, och Skepparen afstår Skeppet til honom, då hafwe ej heller han makt at söka Skepparen eller des Redare om mera.

§ 4. Ty at ej böre Fraktare och Skeppare widare til hwar andra wara förbundne, ån den enes gods och dens andras Skep råcka, med mindre annat dem emellan uttryckeligen woro slutet, eller ock någon deras brått dertil kommer.

Cap. XIII.

Om Frakt för Boskap.

Intager någon Skeppare boskap för frakt at öfwerföra, det ware sig at frakten antingen år styckewis tingat för hwart creatur, eller ock hopetals för hela farkosten, och något deraf kommer at dö under wågen, sker sådant utan Skepparens eller hans Folks wållande, och det bewises, hafwe då han icke des mindre sin fulla frakt, som tingat war, at upbåra; utan så år at dem emellan særskilt slutet woro, det Skepparen skulle njuta frakten allenast för så mycket han lefwandes ifrån sig lefwererade.

aucun fret à l'affréteur; et même s'il a déjà reçu quelque à-compte, il doit le rendre.

§ 1. Si une partie des marchandises est sauvée, il aura droit au fret en proportion des marchandises sauvées et de la route faite.

§ 2. Dans le cas où le navire ne périt pas entièrement, mais où les marchandises seules sont avariées, sans que la faute en soit au patron et à son équipage, l'affréteur peut laisser les marchandises quelles qu'elles soient au patron, s'il craint qu'elles ne vaillent plus le fret, et il sera ainsi dégagé de l'obligation de le payer.

§ 3. Si l'affréteur a quelque chose à réclamer du patron, pour le prix de ses marchandises vendues en cas de besoin ou par une cause semblable, et si celui-ci lui abandonne son navire, il ne pourra exiger rien de plus du patron ou de ses armateurs.

§ 4. Car il ne convient pas que l'affréteur et le patron soient respectivement tenus, l'un envers l'autre, au-delà de ce qui excède la valeur des marchandises ou du navire, à moins qu'ils ne soient convenus du contraire ou qu'il n'y ait faute de la part de l'un ou de l'autre (1).

Chapitre XIII.

Du fret pour le bétail.

Si un patron s'engage à transporter des animaux, le fret entier lui sera dû dans le cas où quelques-uns périroient ou se perdroient en chemin, pourvu qu'il prouve que cela est arrivé sans sa faute et sans celle de son équipage. Il sera indifférent que l'on soit convenu d'un fret par tête ou d'une somme pour le tout. Il en sera autrement si l'on a particulièrement stipulé que le patron n'aura de fret que pour le nombre de bêtes qu'il délivrera en vie (2).

(1) Le fond de ce chapitre a pu être emprunté au chapitre CLIV [199] du Consulat.

(2) Ce chapitre est une application textuelle au cas prévu, d'une décision du fr. 10 du titre II du livre XIV du Digeste, *Ad legem rhodiam de jactu.*

Cap. XIV.

Om Skeps-lossande.

Nu kommer Skepp til den ort det lossa skal år resan inom österfjön, ware då pliktig innan otta dagar utlasta, och folk sit betala; men år resan der utóm, i fram eller åter-fård, hafwa då fjorton dagars tid, med mindre at annat i Certepartie slutet woro, eller godset derigenom såttes i fara at förgås eller fördårfwas, eller ock något annat hånde som gjorde det omögeligit.

§ 1. Går Skeppet djupare ån farwatnet, och man för den eller annor orsak skull måste bruka liktare, at föra godset ur Skep, de samma skola innan fem sökne-dagar, sedan de framkomma, utlastas.

§ 2. Håller Fraktaren up Skepparen öfwer företalde tider, någon skålig orsak förutan, ware pliktig at upfylla til Skepparen all den skada han deraf taga kan.

§ 3. När nu Skepparen utlasta wil, måste han förut och i tid tilsåga dem som godset åga eller antaga skole, at de måge hafwa någon derhos, hwilkom godset i hånder råknas kan, åre de tilsagde, och försumma sig sjelfwe, låte då Skepparen icke des mindre såtta godset utom skepsbord, och Styrmannen hålle derå långd i den frånwarandes stålle, hwilken sig dermed måste nöja låta, utan widare tilråkning eller lefwerering.

§ 4. Dock skal ingen Skeppare wara skyldig at låta någon afsölja des inskeppade gods, förån han både för frakt och all annor omkostnadt, som godset draga bör, och bewisligen förskutit år, förnögd blifwer, med mindre han med godo will; och der Köpmannen honom annars ej tilfridsståller, hafwe då makt at taga, af innehafwande gods så mycket, som efter markgången på frakten löpa kan, och gifwe så ut det öfwer år.

Chapitre XIV.

Du déchargement.

Quand le patron sera arrivé au lieu de destination, il devra décharger et payer son équipage dans les premiers huit jours, si le voyage a eu lieu dans la mer Baltique. Mais s'il est sorti de cette mer pendant le voyage d'aller ou de retour, il pourra attendre quinze jours, à moins qu'il n'y ait une convention différente dans la charte-partie ou que l'observation de cette disposition n'expose les marchandises à être avariées ou perdues, ou qu'il n'y ait d'autres circonstances qui rendent la mesure impossible.

§ 1. Si un navire tire plus d'eau qu'il n'y en a dans le chenal, et que l'on soit forcé, par cette raison ou par d'autres, d'employer des bateaux plus petits pour décharger les marchandises, ces alléges doivent être déchargées dans les cinq jours après qu'elles ont abordé.

§ 2. Si l'affréteur retarde le patron, sans une cause suffisante, au-delà du temps ci-dessus mentionné, il sera tenu de lui rembourser tout le dommage qui en résultera.

§ 3. Si le patron veut décharger son navire, il doit avertir en temps opportun celui à qui les marchandises appartiennent ou qui les doit recevoir, pour qu'il envoie quelqu'un dans les mains duquel il puisse les délivrer. Si cet avertissement est négligé, le patron n'en fera pas moins mettre les marchandises hors du navire, et le pilote contrôlera le manifeste aux lieu et place de l'absent, qui devra s'en contenter sans pouvoir exiger d'autre dénombrement ou délivrance.

§ 4. Mais nul patron ne pourra être contraint, s'il ne le fait de bonne volonté, à délivrer des marchandises avant qu'il ait été payé du fret, et de tous les autres frais qu'il prouvera avoir déboursés et qui sont à la charge des marchandises. Si le chargeur ne le satisfait pas, il pourra se payer en marchandises, d'après le prix courant, jusqu'à concurrence du montant du fret, après quoi il délivrera le reste (1).

(1) Le fond de ce chapitre se trouve dans les articles 52, 53, 58 et 59 [51, 52, 57 et 58] de la compilation de Wisby.

Cap. XV.

Om Skeppares answar för anförtrodt gods.

Ehwad det är som man antingen til Skepparen sielf, eller någon af hans Skepsfolk, som dertil af Skepparen kan wara satt och förordnat, öfwerlefwererar, i Skeppet inlastar eller å brygga och orten der Skeppet lastas, nederlägger til at antagas, öfwerföras och beställds, sådant alt är Skepparen skyldig, wid wäl öfwerstånden resa, åt sin rätte man oskadt och färdigt at tilställa låta, med mindre någon skada genom storm eller annor olycka, utan Skeparens eller hans Folks wållande, åkommen woro. Gör Skepparen detta intet, ware då förbunden til at betala alt efter fulla wärde; dock må man för sådant först låta angripa Skepparen sielf och all hans egendom, men der det ej tilräkte, då söka det ut af sielfwe Skeppet och des redskap.

Chapitre XV.

De la responsabilité du patron pour les marchandises qui lui ont été confiées.

Toutes les choses qui ont été confiées, soit au patron lui-même, soit à l'homme de son équipage qu'il avoit préposé à l'effet de les recevoir, qui ont été chargées dans le navire ou remises à la place ou à l'embarcadère où le navire prenoit sa charge, dans le dessein de les faire charger et transporter, doivent être rendues après le voyage terminé, à la personne désignée pour les recevoir, en totalité et sans avaries, à moins que les marchandises n'aient été avariées par suite de gros temps ou d'une autre force majeure, sans la faute des hommes de l'équipage. Si le patron n'a pas cette excuse, il sera tenu de payer la valeur entière des marchandises. Le paiement doit être d'abord poursuivi contre le patron seul et sa propriété, et, dans le cas où cela ne suffiroit pas, on peut s'en prendre au navire et à ses apparaux (1).

Cap. XVI.

Om Redarnes answar för Skepparen.

Alt det en Skeppare sluter, gör eller handlar, i de ting som efter hans ämbete honom förtrodde äro eller wara böre, derigenom förbinder han icke allenast sig, utan ock sin Redare, och bägge deras arfwingar, så at de i kraft af samma förbindning icke allenast blifwa pliktige at swara til all käro, som dem i så måtto möta kan, utan ock få makt och tilstånd at söka dem, som de förmena sig med skäl kunna tiltala, bägge til deß alt lagligen både dömt och utsökt blifwer. Dock der Redarna wilja afträda Skeppet och des redskap, då äre de fri för widare åtal, och må man deras öfrige egendom icke angripa, med mindre de sig uttryckeligen dertil förbundet hade. Så skal ej heller någon få söka Skepparen och Redarne särskilt för en sak i et mål, utan ware pliktig utföra

Chapitre XVI.

De la responsabilité des armateurs pour le patron.

Tout ce qu'un patron fait ou contracte dans les affaires qui sont ou doivent être de son ressort l'oblige lui-même et en même temps aussi ses armateurs et leurs héritiers, de manière que d'un côté ils soient tenus, par l'effet de cette communauté, à répondre à toute demande qui pourra être formée contre eux pour cette affaire, et de l'autre, qu'ils aient le pouvoir et le droit d'exercer toutes les actions contre toutes personnes, envers lesquelles ils croiront avoir de justes réclamations à faire, et ce, jusqu'à parfait jugement. Mais si les armateurs veulent abandonner le navire et ses apparaux, on ne leur pourra demander rien de plus, ni s'en prendre à leurs autres propriétés, à moins qu'ils ne se soient obligés spécialement. Ainsi, personne ne pourra, en aucun cas, faire un procès à part au patron et aux armateurs, mais le demandeur doit terminer la contestation avec celui qu'il a d'abord cité, et auquel

(1) Le fond de ce chapitre a pu être emprunté aux chapitres XVIII, XIX et XX [63, 64 et 65] du Consulat.

med den som man först tiltalat hafwer, til hwilken de andre sig foga, och honom så godt de kunna, underftödja måge; hwad ock i saken för enom afdömt är, det bör wara afdömt för allom; och hwad omkostnadt eller utgift en i dylikt fall gör, det måste alle draga och wedergöra, dock hwar efter sin andel.

les autres se joindront pour une défense commune. Ce qui aura été jugé avec l'un sera réputé jugé avec les autres; et les frais et dépenses que l'un aura faits dans ce cas seront répartis entre tous, en proportion de leur intérêt (1).

TROISIÈME PARTIE.

Redare-Balk.

Des Armateurs.

Cap. I.

Om Skepstimbring.

Nu sätta sig några samman, och wilja Skep timbra, de skola först satta wist mått och bestick på des anseende och storlek, huru långt i kölen, huru bredt mitt på, huru högt öfwer balkarne, och huru djupt bundet det blifwa skal, så wäl samtelige Redarne sielf, som Skepparenom, dem timbringen förtros, til efterrättelse. Händer sedan genom Skepparens wållande, at Skeppet blifwer annorlunda bygt, än måttet war upsatt, böte för hwar last som det mindre eller större wardt, tre Daler, Stadenom der Skeppet timbrat är, så framt den liggen inrikes, eller ock der måste Redarne bo, och dem fattige Sjöfarande der sammastädes til twefkiptes.

§ 1. Ware ock Redarne skyldige at skaffa Skepparenom, antingen i reda penningar eller i goda werlar, så myckel och ofta som til timbringen fulleligen tarfwas, efter den del som hwardera i Skeppet åga tänker, och köpe så Skepparen samt beställe alt för reda Penningar, som bäst och troligast ske kan.

Chapitre Ier.

De la construction d'un navire.

Si quelques hommes s'associent pour faire construire un navire, ils doivent commencer par convenir de la mesure et des dimensions, de la forme et de la grandeur de ce navire, de la longueur de la quille, de la largeur au milieu, et de la profondeur; ces conventions serviront de règle, tant pour les armateurs eux-mêmes, que pour le patron qui doit diriger la construction. S'il arrive que par la faute d'un patron le navire soit autrement construit qu'il n'a été dit dans la convention, il paiera pour chaque laste de plus ou de moins, une amende de trois thalers, dont une partie à la ville où le navire est construit, si elle est située dans le royaume, ou à celle qu'habite le plus grand nombre d'armateurs, et l'autre aux pauvres mariniers de ce lieu.

§ 1. Les armateurs sont tenus de procurer au patron, en espèces ou en bonnes lettres de change, l'argent dont il aura besoin pour la construction, chaque fois qu'il en fera la demande. Chacun y contribuera selon la part qu'il doit avoir dans la propriété du navire, et le patron alors achètera et fera exécuter tout au comptant, le mieux et le plus fidèlement que cela sera possible (2).

Cap. II.

Om Redares förskått och skyldighet dertil.

Uti allo thy, til et Skeps timbring, för-

Chapitre II.

De l'obligation des armateurs de contribuer aux dépenses.

Tous ceux, sans exception, qui ont une

(1) Le principe de ce chapitre est emprunté au fr. 1, § 7, du titre 1 du livre XIV du Digeste, *De exercitoriâ actione*, mais avec des restrictions qui varient dans diverses législations.

(2) Les dispositions de ce chapitre sont empruntées aux chapitres II, III, IV, VI et CCXXXVIII [47, 48, 50, 51 et 283] du Consulat, et aux articles 1 et 2 du titre 1 du recès anséatique de 1614.

båtring, utredning, eller annor nödtorft behöfwes, böre des ågande, alle och hwar och en, som de hafwa lott til, förskjuta och påkosta. Nu blifwer någor owillig, sätter sig emot, och wil ej förskaffa til sin andel, ehwad hälst hans Medredare pröfwa godt och nyttigt, då skal Skepparen med de andre Redarne stå fritt, antingen sjelfwe at försträcka eller af androm at upläna, så mycket som til den owilligas del fyllest gör, och ware den owillige skyldig sådant förskått tillika med des ränta, en af hwar hundrade penning om månaden at betala, innan fyra Månaders tid, sedan han riktig räkning derå undfått hafwer. Gör han det ändå intet, tage Dom som wederbör, både å ränta och hufwudgälden, och söke dem både ut som han sjelf bäst wil, antingen af skepslotten efter sex gode måns mätning, eller ock annor den skyldigas egendom. Och ware i skepslotten imedlertid den til säker underpant, som förskutet hafwer, hwilken ock skal hafwa makt honom at behålla efter berörde fyra månaders förlopp, der han wil, förfarandes dermed, som med annor förstånden pant eller lag tilbör.

part dans un navire, doivent faire et procurer toutes les avances qui seront nécessaires pour la construction, la réparation, l'armement ou toute autre nécessité. Si quelqu'un refuse de payer ce que ses co-armateurs croiront juste et utile, il sera permis au patron et aux autres armateurs d'avancer eux-mêmes ou d'emprunter ce qui est nécessaire pour former la part du refusant; et ce dernier sera tenu de rembourser cette avance ou cet emprunt, avec l'intérêt d'un pour cent par mois, dans le délai de quatre mois après que le compte aura été liquidé. S'il ne le fait pas, les co-propriétaires pourront le traduire en justice pour le capital et les intérêts, et ils auront le choix de se payer, soit en prenant sa part du navire, d'après l'estimation de six hommes probes, soit sur les autres propriétés de cet associé, jusqu'au parfait paiement.

La part dans le navire restera affectée à celui qui a fait les avances; il pourra même la garder après quatre mois, s'il le veut, et en faire tout ce que les lois donnent droit de faire à l'égard des choses engagées (1).

Cap. III.

Om Skepparens Räkenskap.

Så ofta Redarne fordra, är en Skeppare pliktig, antingen han äger någon lott sjelf i Skeppet eller intet, at göra dem redo och räkenskap för alt det honom hafwer warit ombetrodt, så wäl til Skeppets byggning och utredning, som des frakt, och all annor handel och wandel. Och skal han sin räkning icke allenast med fulle skäl, bewis och qwittobref stadfästa, utan ock der Redarne det begära, wara wederredo dem med sin Ed at bekräfta. Hwad wid räkningens slut, sedan all skälig omkostnadt och annor utgift är afdragen, blifwer öfrigt, det skal han Redanerom, hwar efter sin lott, strart tildela eller sig med dem annars förlika. Gör Skepparen detta intet, ehuru han af Re-

Chapitre III.

De la responsabilité du patron.

Le patron, qu'il soit actionnaire du navire ou non, doit, chaque fois que les armateurs le demandent, leur rendre compte tant de ce qui lui a été confié pour la construction et l'armement du navire, que du fret ou de toute autre transaction; et non-seulement il doit appuyer son compte de pièces, de preuves incontestables et de quittances, mais encore il doit être prêt à le corroborer par serment, si les armateurs le demandent. De tout ce qui restera après le compte réglé et la déduction des dépenses légitimes et des frais, il remboursera de suite à chaque armateur sa part, ou s'arrangera avec lui d'une autre manière Si le patron ne remplit pas cette obligation, après que les armateurs ou leurs délégués l'en auront sommé, il paiera une amende de cent thalers au profit des armateurs seuls, et, en outre, il

(1) Le fond de ce chapitre est emprunté à l'article 7 du titre V du recès anséatique de 1614.

darne eller deras Ombudsman kan wara mant och forbrat, böte hundrade Daler Redarnes ensak, så ofta han deremot bryter, och fylle skaden desutan. Finnes han ock hafwa dölgt något undan af frakten, öfwerskåttet, eller annat dylikt som i räkning komma bör, eller ock eljest pröfwas otroligen handlat, plikte derföre som för annor tjufnad.

§ 1. Nu wil Skepparen räkning göra, då skole samtlige Redare, på wiß tid och ort, som dem emellan åsemjes, tilhopa komma, och den förfall hafwer, ställe någon annon, hwem han wil, i sit ställe, eller böte första gången han sig försummar, tre daler, dem fattige Sjöfarande och Med-Redarne, som tilstädes woro, til twesiftes; men blifwer han andra resan kallat och likaså försitter, ware då nögd med hwad som de tilstädes warande gjordt och slutet hafwa, och hafwe derå ingen widare talan.

répondra du dommage. Si l'on reconnoît qu'il a dérobé des deniers du fret ou de ce qui lui restoit, ou d'autres sommes qu'il auroit dû mettre en compte, ou qu'il a de toute autre manière agi frauduleusement, il sera puni comme pour tout autre vol.

§ 1. Quand le patron veut rendre compte, tous les armateurs doivent s'assembler dans un lieu et à un jour convenus, et celui qui en sera empêché se fera représenter par qui il voudra; sinon, il paiera la première fois une amende de trois thalers, dont moitié pour les pauvres mariniers, et l'autre pour ceux de ses co-actionnaires qui étoient présens. Mais si, après une seconde invitation, il néglige de venir, il devra s'en tenir à tout ce dont les autres seront convenus; et ce qu'ils auront fait l'obligera, sans qu'il puisse réclamer (1).

Cap. IV.

Om Redare rådslag och slut.

Uti alle rådslag dem Redare sin emellan hålla, och deras Skep angår, huru det byggas, nyttjas och brukas må, skal det gilt wara, som måsta rösterne stämma uppå, utan så är, at de samma hafwa mindre delar i Skeppet än de öfrige, då det gälla skal, som de falla på, hwilke måst i Skeppet äga. Och hafwe ingen makt at sätta sig emot det således slutat blifwer, utan warde i werket stält som sig tilbör.

Chapitre IV.

Des délibérations et des résolutions des armateurs.

Dans toutes les délibérations qui seront prises par les armateurs, concernant la construction ou l'usage du navire, la pluralité des voix décidera, à moins que ceux qui forment cette pluralité ne se trouvent pas réunir un intérêt de plus de moitié dans le navire; auquel cas, l'avis de ceux qui y ont la plus grande part prévaudra, et nul ne pourra s'opposer à cette décision, laquelle devra être pleinement exécutée (2).

Cap. V.

Om Skepslots sälgning och lösning.

Wil någor Redare sälja sin Skepslott, han äger den först sine Medredare tilbjuda, och ware de närmast den at köpa för så mycket en annan gifwa wil, eljest sälje åt hwem han hälst kan. Säljes någon Skeps-

Chapitre V.

De la vente et du retrait des parts dans un navire.

Si quelqu'un des armateurs veut vendre sa part, il doit l'offrir d'abord à ses co-actionnaires, qui pourront la retenir pour la somme qu'un autre veut en donner. S'ils refusent de l'acheter, il peut vendre à qui

(1) Le fond de ce chapitre est emprunté aux articles 1 et 2 du titre XII du recès anséatique de 1614.
(2) Le fond de ce chapitre est emprunté à l'article 5 du titre V du recès anséatique de 1614.

lott Medredarenom ohembuden, hafwe då de samtelige, eller ho af dem lyster, wåld den at återlösa, innan dygn sedan de det weta fingo, med mindre sälgningen förmedels laga utsökning eller utrop skedd är. Säljer ock någon sin Skepslott hemligen, och det til mycket högre pris än den wärd är, sine Medredare til trots och förtret, då hafwe de wåld den icke allenast at återlösa, utan ock för så högt wärde, som owälde gode män säga skäligt wara.

bon lui semble. Si quelqu'un vend sa part sans l'avoir offerte à ses co-actionnaires, tous ensemble ou l'un d'eux auront le droit d'en faire le retrait dans les vingt-quatre heures, après qu'ils en auront eu connoissance : cette règle ne sera pas applicable à la vente faite sur des dénonciations régulières, ou après une proclamation publique. Si quelqu'un vend sa part clandestinement et pour un prix beaucoup plus élevé qu'elle ne vaut, dans la vue de se jouer de ses co-actionnaires et de les tromper, ceux-ci auront, non-seulement le droit de la racheter, mais encore celui d'en faire fixer le prix d'après la juste appréciation d'hommes probes et impartiaux (1).

Cap. VI.

Om Gods som Redare eller Skeppare lasta i deras egne Skep.

Wil någor lega det Skep, helt eller til en del, der han äger sielf lott uti, hafwe des wåld, och ware det slut han och Skepparen deröfwer göra och ingå, så gilt och kraftigt, som han ingen Redare woro. Lastar ock en Redare eller Skeppare något gods in i det Skept der han är Medredare uti eller Skeppare uppå, utan föregående aftal, gifwe icke des mindre lego midt emellan som andre främmande högst och lägst den gången gifwa skole. Brukar någon Skeppare skonsmål eller underslef i dylikt fall med sig eller någon sin Redare, döljer eller förminskar legone wid räkning, hafwe förgjort det inskipade godset til sine Redare, eller des rätta wärde, då det säldes : bryter ock någon af Redarne i dylikt fall eller håller med Skepparen, ware fallen til lika straff.

Chapitre VI.

Quand un armateur ou un patron charge des marchandises dans son propre navire.

Si quelqu'un veut affréter en entier ou en partie un navire dans lequel il a lui-même un intérêt, il pourra le faire, et le contrat convenu entre lui et le patron aura la même force et la même valeur que s'il n'étoit pas un des armateurs. Si un armateur charge des marchandises dans un navire dont il est co-propriétaire ou patron, sans être convenu de rien, il paiera le fret moyen entre le plus haut et le plus bas que paieroient des étrangers. Si dans un tel cas un patron favorise frauduleusement, ou lui-même ou un de ses armateurs, s'il soustrait ou diminue le fret dans son compte, les marchandises qu'il avoit embarquées seront confisquées au profit des armateurs, ou, si elles sont vendues, il devra leur en payer le prix; celui des armateurs qui en sera convaincu ou qui aura favorisé la malversation du patron paiera la même amende.

Cap. VII.

Om den lego som Skeppare allena tilkommer.

Tager någon Skeppare emot guld, silfwer, penningar, edle stenar, eller annat slikt kostbart, at hafwa i gömmo innom sit eget lås, och för en wiß penning öfwerföra; och

Chapitre VII.

Du fret qui appartiendra au patron seul.

Un patron qui se sera chargé d'or, d'argent, de perles ou d'autres choses précieuses, pour les garder sous sa clef et les transporter moyennant un prix convenu, aura le quart

(1) Le fond de ce chapitre est emprunté à l'article 14 du titre III du recès anséatique de 1614.

förbinder likwål Skeppet och des redskap ägarenom til underpant, njute då han en fierdedel af legone för sit omak, och tage Redarne det öfwer år. Men sätter han Skeppet ej til underpant, behålle allan lego ensam.

du fret pour sa peine, et les armateurs le reste, s'il a affecté au chargeur le navire avec ses apparaux. Mais, s'il n'a pas affecté le navire, il gardera le fret pour lui seul (1).

Cap. VIII.

Om Skeppares answar för Skep och deras redskap.

Ingen Skeppare hafwe lof sälja det Skep honom förtrodt är, utan des ägande wilja och samtycko. Om skepredskap, täg eller annat, ware lag samma: utan det sker i stort nödfall och med hans Skepsfolks inråd, antingen at han til behof af sin resa eller sit Skep, penningar widertorf, eller ock någon annor dermed råddas kan til lif, Skep eller gods; dock så at han sit eget Skep icke blottar och förgör hwaröfwer han sinom Redarom til answars stånda skal.

Chapitre VIII.

De la responsabilité du patron pour le navire et les apparaux.

Nul patron ne peut vendre le navire qui lui est confié, sans la volonté et l'agrément des armateurs. Il en est de même quant aux apparaux, cordages et autres objets semblables; mais il aura cette faculté, en cas de nécessité urgente, en prenant le consentement de l'équipage, par exemple lorsqu'il a besoin d'argent soit pour continuer le voyage, soit pour réparer le navire, soit pour sauver la vie des hommes, le navire ou les marchandises d'autrui. Néanmoins il ne pourra dans ce cas laisser son propre navire au dépourvu; s'il le fait, il en répondra envers ses armateurs (2).

Cap. IX,

Om Skeppare til- och afsättning.

Redare hafwa makt sätta Skeppare til och ifrån, som de bäst pröfwa; äre de alla ense derom, gifwe då ingen redo från sig åt Skepparen eller androm. Nu dela de sin emellan, de fleste til tal eller Skeps-lott wilja honom afsätta, de andre med Skepparen wilja ej wika, stående då til Domarens ransakan och utslag, hwilken dera bäste skälen hafwa kan. Äger Skepparen sielf del i Skeppet och blifwer ändå afsatt, ware hans Medredare pliktige honom utlösa, der han wil, som tre owälde gode män säga det dyrast wara.

Chapitre IX.

Du choix et du congédiement du patron.

Les armateurs peuvent choisir et congédier un patron, selon leur bon plaisir. S'ils y consentent tous, ils n'en devront rendre compte ni au patron, ni à personne. Mais s'ils ne sont pas tous du même avis, et que la majorité en nombre ou en intérêt veuille congédier le patron, tandis que les autres ainsi que le patron ne veulent pas céder, les magistrats décideront qui devra l'emporter. Si le patron qui a lui-même part au navire est congédié, ses co-actionnaires seront tenus de lui rembourser sa part, s'il le requiert, au prix le plus cher, au dire de trois hommes impartiaux (3).

(1) On trouve une disposition analogue dans l'article 13 du titre III du recès anséatique de 1614.

(2) Le fond de ce chapitre est emprunté à l'article 15 [13] de la compilation de Wisby, à l'article 16 du titre III et à l'article 2 du titre XI du recès anséatique de 1614.

(3) Le fond de ce chapitre est emprunté à l'article 4 du titre II du recès anséatique de 1614.

QUATRIÈME PARTIE.

Bodmeri-Balk.

Cap. I.

Om Bodmeri-fara på Skep och gods.

Ehwad någor lånar eller förskjuter penningar eller deras wärde, och tager derföre i pant Skep och gods, de i Skeppet inlastade äro, ståendes den fara, som samma Skep eller gods på sjön underkastadt är, så at lånet och panten löpa lika fara, den må tinga sig igen så stor winst öfwer annor brukelig ränta, som han i anseende af resans och fartens langd och farlighet, bäst kan och förmår. Dylikt lån kallas Bodmeri: och börjas des fara at räknas ifrån den dag afhandlingen war gjord, eller när Skeppet går eller hade kunnagå til segels ifrån den orten det låg, då lånet gjordes. All annor lån, ehuruwäl de ske öfwer sjö och land, der sådan fara ej i kommer, de äre icke Bodmeri, och må ej eller någon njuta derfore högre winst, än som eljest lofligt är at gifwa uti gemen penninga-ränta; tager någor mera, gifwe det äter.

Cap. II.

Om de fall, när Bodmeri och annor beswär på Skep och gods genom Skeppare tillätes.

Så länge en Skeppare är sine Redare så när, at han kan tala med dem, må han intet uptaga något på Bodmeri, fast det skedde med deras wetskap; utan det sker på hans egen Skeps-lott, der han någon äger. Gör han annorlunda, ware ogilt så wida det Redarne angår, och stånde han sjelf derföre.

§ 1. Nu är han frånwarande, genom hwarjehanda olycka af sjö, fiender eller

Des Contrats à grosse aventure.

Chapitre I[er].

Du prêt à la grosse sur corps et quille du navire et sur les marchandises.

Quiconque prête de l'argent ou des objets estimés en argent, avec affectation sur un navire ou sur des marchandises chargées dans un navire, courra les risques auxquels le navire et les marchandises seront exposés en mer, de manière que le prêt et ce qui est affecté soient exposés aux mêmes risques; mais aussi il pourra stipuler, au-dessus de l'intérêt ordinaire, tel profit qu'on voudra lui accorder en ayant égard à la longueur et aux risques du voyage. De tels prêts sont appelés *bomeries*. Le temps des risques courra du jour où la stipulation aura été faite ou du moment où le navire aura mis ou pu mettre à la voile du lieu où il étoit lorsque le prêt a été fait. Tous autres prêts, où il n'y a pas des risques de cette espèce ne seront pas réputés bomeries, quand même les choses affectées seroient transportées par terre ou par eau; et personne n'en pourra prendre un profit plus haut que les intérêts que l'on donne ordinairement pour des prêts d'argent. Celui qui aura perçu davantage devra le restituer.

Chapitre II.

Dans quels cas un patron peut affecter le navire et les marchandises pour un prêt à la grosse ou un autre prêt.

Tant qu'un patron est assez près de ses armateurs pour pouvoir s'entendre avec eux, il lui est interdit de faire aucun emprunt à la grosse, même quand ils en auroient connoissance, si ce n'est sur sa propre part dans le navire, s'il en a. Un tel contrat n'aura aucune force contre les armateurs, et il en sera seul responsable (1).

§ 1. Si, en pays étranger, un patron, par suite d'accidens causés par la mer, ou

(1) Les dispositions de ce paragraphe sont empruntées à l'article 1 du titre VI du recès anséatique de 1614.

annan händelse råkat i hög nöd och trångmål, och wet ingen utwäg at hjelpa sig med, hafwe då wåld uplåna så myckt på Bodmeri som fjerdedelen af Skeppet wärdt är, utan nöden är des större, då han ock deröfwer låna må; dock ware pliktig all sådan nod nöjakteligen at bewisa, der det fordras.

§ 2. Nu kan en Skeppare i slikt tilfälle icke få något på Bodmeri, då må han af det gods han förer, så myckt taga och försälja til sin nödtorft som til Skeppets fjerdedel stiga kan, och betale det sedan han öfwerkommer, så dyrt som det hade kunnat å sin lossnings ort förytras; dock emot full frakt.

§ 3. Handlar någor Skeppare häremot, är sjelf i skul til den nöd som åkommer, eller säger nöd warit, och kan ej fulltyga, eller ock motwilligt wis säljer eller försätter Skep eller gods med allo; den ware icke allenast skyldig at upfylla til Redarne och Fraktarene all deras hinder och skada, utan plikte desutan för brått sin, efter som det af Domaren skärskådat blifwer.

§ 4. Är någor Redare owillig at förskjuta det til Skeppets behof nödigt finnes, och af Medredarne samtykt är, des Skeps-lott må saklöst utsättas på Bodmeri, om ingen annor råd fins, för så myckt han wärd är, och betale det sedan äganden först af utdelningen och sedan af annan sin medel, der han den lösa wil.

l'ennemi, ou d'autres cas semblables, se trouve dans un besoin et une situation tels qu'il n'ait plus d'autre moyen pour se sauver, il pourra emprunter à la grosse jusqu'à concurrence de la valeur du quart du navire; et si le besoin est plus grand, il pourra même emprunter au-delà, mais toujours sous condition qu'il donnera les preuves les plus formelles de ces besoins quand on l'en requerra (1).

§ 2. Si dans ces cas un patron ne peut réussir à emprunter à la grosse, il pourra, pour ses besoins, prendre et vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la valeur du quart du navire, et il paiera ces marchandises, quand son voyage sera fini, le prix qu'on auroit pu en tirer au lieu de destination (2).

§ 3. Dans le cas d'une contravention du patron, si le malheur est arrivé par son fait, ou s'il dit qu'il y a eu nécessité sans la prouver, ou s'il vend ou engage légèrement le navire et les marchandises, il devra non-seulement dédommager les armateurs et les affréteurs de tout retard et perte, mais, en outre, il sera puni pour son crime, selon le jugement des magistrats (3).

§ 4. Si un armateur refuse d'avancer ce qui est nécessaire pour les besoins du navire et dans la même proportion que ses co-actionnaires, et qu'il n'y ait pas d'autre moyen, on pourra malgré lui affecter sa part à un emprunt à la grosse, tant pour ce qui lui reviendra dans le compte de l'expédition que pour ses autres biens (4).

Cap. III.

Om Bodmeri stiger öfwer Skepswärd.

Lånar någor Skeppare mera uppå Bodmeri åt Skep med des redskap och frakt tåla kan, stånde han sjelfwer för alt det öfwer deras rätta wärde är, och betale det, fastän Skeppet förgånget woro, fullt ut; men Redarne ware derföre fri.

Chapitre III.

Quand l'emprunt à la grosse excède la valeur du navire.

Si un patron emprunte à la grosse au-delà de la valeur du navire et des marchandises, il sera responsable de ce dont l'emprunt excédera la juste valeur, et paiera cet excédant quand même le navire seroit perdu, et les armateurs n'en seront pas tenus.

(1) Les dispositions de ce paragraphe sont empruntées à l'article 2 du titre VI du recès anséatique de 1614.
(2) Cette disposition est empruntée aux articles 38 et 43 [35 et 41] de la compilation de Wisby.
(3) Ce paragraphe a quelque ressemblance avec l'article 3 du titre VI du recès anséatique de 1614.
(4) Cette disposition est empruntée à l'article 3 du titre V du recès anséatique de 1614.

CAP. IV.

Om resan ändras sedan Bodmeri är gjord.

Nu sluter nágor Bodmeri och säger sig wilja göra en wiß resa, men ändrar det sedan, utan des samtycke som Bodmeri utfäst, seglar å farligare watn och ort, och mister Skep eller gods, de med Bodmeri beswärade woro, af hwarjehanda tilfälle ware icke des mindre skyldig at betala det lånt war, både til ränta och hufwudgälden; ty at det är swek annat säga och annat göra.

§ 1. Gifwer ock nágor Skeppare orsak genom tullens och annor landsens rättighe-ters försnillande, eller nágot Lurendrägeri och förbudne warors förande, at Skep och gods, de för Bodmeri häftade förwerkas, ware lag samma.

CHAPITRE IV.

Quand le voyage est changé après la convention à la grosse.

Si quelqu'un, en empruntant à la grosse, dit qu'il veut faire un certain voyage, et que néanmoins il en fasse un autre sans le consentement du prêteur, alors, si le navire ou les marchandises affectées au prêt périssent, par quelques événemens que ce soit, en naviguant dans des eaux et des lieux périlleux, il devra payer tout ce qu'il a emprunté, tant en principal qu'en intérêts; car c'est une fraude de parler d'une manière et d'agir d'une autre.

§ 1. Il en sera de même quand un patron perdra son navire et les marchandises affectées au prêt, pour s'être soustrait aux péages et autres droits, ou pour avoir transporté de la contrebande.

CAP. V.

Om Bodmeri betalning.

Hwar Bodmeri är, der ware den gäldbundne pliktig det at betala innan fjorton dagar, sedan han med det pantsatte Skep eller gods är öfwerkommen å sagdan ort, både hufwudgäll och räntor, eller träde af Skep eller gods, de med Bodmeri beswärade woro, om de qwar äro, eller deß afkomst om de äro sålde; och ware der med fri och lös ifrån den gäld. Gör han detta intedera, så at han hwarken betaler eller panten afstår, hafwe då den förskättet gjorde, makt at hålla sig til den skyldige, hans ägendom och arfwingar, och göre sig så betalt, icke allenast hufwudgälden med deß betingade winst, utan ock en billig ränta ifrån den dag betalningen ske borde.

CHAPITRE V.

Du paiement des deniers prêtés à la grosse.

L'emprunteur sera tenu de rembourser, au lieu désigné, et dans les quinze jours qui suivront son arrivée, avec le navire ou les marchandises affectés, tout ce qu'il devra pour le prêt à la grosse, tant en principal qu'en profits maritimes, si mieux il n'aime abandonner au prêteur le navire ou les marchandises affectées à la grosse, s'ils existent, ou leur prix, lorsqu'ils ont été vendus; et par cet abandon, il sera libéré de sa dette. S'il néglige de payer ou d'abandonner les choses affectées, le prêteur pourra le poursuivre dans sa personne et ses propriétés, ou ses héritiers, pour se faire payer, non-seulement le principal et les profits convenus, mais encore des intérêts équitables depuis le jour où le paiement auroit dû être effectué.

CAP. V.

Om wite i fall Bodmeri ej betalas.

Nu lånar man penningar på Bodmeri och icke allenast utfäster en wiß winst af

CHAPITRE VI.

Des conventions pour le cas où le prêt à la grosse n'est pas acquitté au jour fixé.

Si en empruntant de l'argent à la grosse on ne promet pas seulement un certain profit

hufwudstolen, utan sätter ock wite för sig, i fall den samme med deß betingade winst icke efter aftal riktigt betalas, kommer sedan betalningen at fela, eller fördröjas, med hans egen skuld som betala skal, ware då samma straff med rätta underkastat: men finnes det wara den andras wållande som betalningen ägde upbära, hafwe då ingen rätt at fordra på straffet, utan ware nögd med sine utlånte penningar och deß afgäld.

sur le principal, mais encore on s'est engagé, dans le cas où l'on ne paieroit pas le principal et les intérêts au temps convenu, de payer une amende, le débiteur ne pourra se soustraire à cette obligation lorsque le remboursement ne sera pas effectué ou sera retardé par sa faute. Mais, si la faute est à celui qui devoit recevoir le paiement, il ne pourra demander aucune indemnité, et devra se contenter du principal prêté et des profits.

Cap VII.

Om Pantens förlorande och öfwerskått af annat gods.

Nu förgås det pantsatte Skep eller gods, wid samme tid och resa som Bodmeri war tingat på, ware då den gäldskyldige fri för alt widare åtal och betalning; hafwer ock den penningarne utlånte, låtet pantsätta sig något öfwerskått af mera gods, som förr åt androm förbodmat woro, hafwe dock til sådant öfwerskått ingen rätt, så framt den andre panten, som förgången är, och Bodmeri-faran egenteligen lydde uppå, hade för hela lånet kannat göra tilfyllest. Men kommer det Skepet som faran angår, wäl öfwer, och icke räcker til full betalning, eller ock förgår, sedan Bodmeri-faran förbi woro, i de fall må man söka öfwerskättet det bästa man kan.

Chapitre VII.

De la perte de la chose affectée et de l'excédant d'autres marchandises.

Si le navire ou les marchandises affectées à un prêt à la grosse se perdent dans le temps et le voyage convenus au contrat, on ne pourra demander aucun paiement à l'emprunteur. Si le donneur avoit stipulé quelque droit subsidiaire sur l'excédant d'autres marchandises déjà engagées à un autre pour un prêt à la grosse, il n'aura aucun droit sur cet excédant, si les objets affectés principalement au prêt, et qui ont péri, étoient assez considérables pour répondre de l'entier paiement. Mais si le navire, sur les risques duquel le contrat est fait, vient à bon port et ne suffit pas pour le paiement entier, ou s'il se perd après le temps des risques, alors on pourra réclamer le surplus, par telles voies qu'on jugera convenable.

Cap. VIII.

Om Bodmeri brefs förmån.

Bodmeri bref, de der riktige äro eller til större wißhet med witnen bekräftade, skole wara gille fram för all löpande gälde, dock intet widare än til det i underpant satt är.

§ 1. Nu äre flere Bodmeri bref gifne på en pant, gånge då det yngre är, fram för det äldre. Dock äro brefwen alle på en ort gifne, och åtskilnaden emellan deras älder intet öfwer otta eller tio dagar, ware då af lika wärde, och gånge deras ägande jämt och lika med hwar andra til pant och betalning.

Chapitre VIII.

Du privilége du contrat à la grosse.

Un contrat à la grosse qui est fait régulièrement et signé par plusieurs témoins, pour plus grande sûreté, sera préféré à toute autre dette, mais seulement quant aux objets affectés à ce prêt.

§ 1. Si plusieurs contrats à la grosse sont faits avec la même affectation, le plus récent sera préféré au plus ancien. Mais si tous les contrats sont faits au même lieu et dans les mêmes huit ou dix jours, ils auront tous la même valeur; et les créanciers auront des droits égaux et proportionnels sur les choses affectées.

§ 2. Nu betalar den skyldige, sedan Skep öfwerkommet är, intet sin Bodmeri gäld, blifwe då Skep och gods, som pantsatt war, ändock det försäldt eller i andras händer woro, år och dag der efter förbundet til den som Bodmeri rättighet der i äger, at han sit deraf utsöka må, utan något rättegångs beswär.

§ 2. Lorsque le débiteur, après être arrivé à bon port, ne paiera pas ce qu'il doit, le navire et les marchandises engagés à la grosse resteront affectés un an et un jour au donneur, de manière qu'il puisse exiger ce qui lui est dû, sans être obligé d'agir en justice, quand même les objets affectés auroient été vendus et seroient en main tierce.

Cap. IX.

Om Bilbref och deras förmån.

Lånar man penningar åt någrom at der med bygga eller uplaga Skep, eller betala och underhålla Skepsfolket, eller ock at befria sig af de gäld som för berörde orsaker skul tilförende kunna wara gjorde, tager der bref å med twennes af rätten eller ock Stadsskrifwarens witne och underskrift, så at det utan skärd är, de bref kallas bilbref, och böre hafwa förmån för all annor gäld, ja för sjelfwe Bodmeri brefwen, antingen de äldre eller yngre äro än deße; dock skole sjelfwe bilbrefwen sins emellan det yngre gälla för det äldre.

Chapitre IX.

De l'emprunt pour construire ou réparer un navire, ou pour en acquitter les dettes, et de son privilége.

Si l'on prête de l'argent à quelqu'un pour faire construire un navire ou pour en payer et entretenir l'équipage, ou pour le libérer d'une dette faite pour ces causes, et si l'on en prend une reconnoissance avec le témoignage de deux magistrats ou de l'écrivain de la ville, sans qu'il puisse y avoir aucun soupçon de fraude, ce contrat est appelé *billet de navire,* et la dette est préférée à toutes autres, même aux contrats à la grosse, qu'elle soit plus ancienne ou plus récente. Mais s'il y a plusieurs billets semblables, le plus récent sera préféré au plus ancien.

CINQUIÈME PARTIE.

Sjöskade-Balk.

Du Naufrage et du Jet.

Cap. I.

Om Konungens och Kronones rätt i Skepsbrätt.

Hwar något Skep eller annat Fartyg, råkade på de orter, som under Swerige höra, til at stöta eller stranda, så at det förgås, eller något förgånget eller öfwer bord kastat gods drefwes til Swenskt strand, eller ock någon Swensk Undersåtare funno sådant i sjön, det upfiskade eller bärgade, hörer samma Skep eller gods någon til som Swensk är, eller ock deß Undersåtare, som med Kronon i wänskap står, och samme Ägande af-

Chapitre Ier.

Des droits du roi et de la couronne sur les choses naufragées.

Si un navire ou un bâtiment quelconque est jeté par la tempête sur des côtes appartenant à la Suède, et se brise, ou si des effets provenant de naufrage ou de jet échouent sur une côte suédoise, ou sont trouvés en mer par des sujets suédois, qui les ont tirés des flots ou sauvés, il sera procédé de la manière suivante : si le navire ou les effets appartiennent à un Suédois ou au sujet d'un souverain qui est en amitié avec la couronne, le propriétaire pourra réclamer le navire et les effets pendant l'espace d'un an et d'un jour

fordrar det Skep eller gods innan natt och år, sedan skadan händ är, betale då omkostnad och bärgarelönen til den som det bör, och tage sit igen som hans med rätta år. Men hörer Skep eller gods til någon Riksens owän och fiende, eller sjöröfware, eller ock at Äganden intet gifwer sig an innan natt och år, då år Konung ägande at taga det gods til sig, och det behålla, deras lön oafkortat som bärgat hafwa.

Cap. II.

Om Skeppare plikt samt ordning wid bärgande.

Hwar Skepsbrätt händer, då år Skepparen skyldig, på hwad sätt det bäst ske kan, at först och för all ting bärga Folket, och dem i närmaste Land sätta; dernäst Skeps-redskap, tackel och tåg; och sist Köpmans-godset at rädda, der til han sit Folk och Fartyg emot billig lön låna skal. Hwad således bärgat blifwer af Skeps-redskap eller gods och förwaras kan, det må Skepparen icke sälja eller förytra, utan hafwa i godt behåld til ägandes bud; gör han annorlunda, fylle den skada der af kommer.

§ 1. Nu förgår Skep och gods aldeles, då hafwe Skeppare eller Skepsfolk intet af den lego dem än då återstå kan, at fordra; men bärga de så mycket af Skeps-redskapen, at det i wärde emot hyran swara kan, då njute full lego som tingat war.

§ 2. Bärgelön må ingen få som icke bärga hjelper; och hälle de som bärgat hafwa godset hos sig, tils deß lönen dem betalt blifwer.

Cap. III.

Om Bärgelön huru stor den bör wara.

Bärgar någor främmande gods ur Skeps-

après que le malheur est arrivé; on lui rendra alors la propriété qui lui revient légitimement, après qu'il aura payé les frais de sauvetage à ceux qui auront le droit de les demander. Mais si le navire ou les effets appartiennent à des ennemis ou à des pirates, ou si le propriétaire ne les réclame pas dans l'an et jour, le roi aura le droit de se les approprier et de les garder, sans préjudice des frais dus à ceux qui les auront sauvés (1).

Chapitre II.

Des devoirs du patron et de l'ordre à suivre dans le sauvetage.

Quand un naufrage arrive, d'abord, et avant toute autre chose, le patron sera tenu de sauver l'équipage le mieux qu'il lui sera possible et de le faire conduire à terre. Alors il sauvera les apparaux du navire, les câbles et cordages, et en dernier lieu les effets des marchands, pour le sauvetage desquels il prêtera sa chaloupe et les soins de l'équipage moyennant un prix équitable. Le patron ne pourra vendre ni aliéner ce qui étant sauvé de cette manière, des apparaux et marchandises, sera susceptible d'être conservé, mais il tiendra ces objets en bonne garde jusqu'à ce qu'il ait reçu les ordres du propriétaire; sinon il sera responsable du dommage.

§ 1. Lorsque le navire et les marchandises seront perdus entièrement, le patron et l'équipage ne pourront rien demander de ce qui leur sera encore dû. Mais s'ils sauvent des apparaux jusqu'à concurrence du montant de leurs loyers, ils en seront payés sans aucune déduction.

§ 2. Nul n'aura de salaire de sauvetage s'il n'y a aidé, et celui qui aura sauvé des effets les gardera jusqu'à ce qu'il soit payé (2).

Chapitre III.

De ce qui doit être payé à celui qui aura sauvé des effets.

Si la valeur des effets sauvés du naufrage ou

(1) Ce chapitre reproduit et développe les principes des chapitres xxxvi et xxxvii du titre viii du Lands-Lagh, et du chapitre xvii du titre xv du Stads Lach, qu'il m'a paru inutile de recueillir. On peut aussi le rapprocher du chapitre iv du statut municipal de Wisby, page 115 ci-dessus.

(2) Le fond de ce chapitre a été emprunté au chapitre CLXXXIII [228] du Consulat, à l'article 17 [15] de la compilation de Wisby, et aux articles 4 et 5 du titre ix du recès anséatique de 1614.

brått eller sjönöd, år det wårdt utan all omkostnadt, sextio Daler och der under, då gånge helften der af til bårgelön; år det der öfwer til tuhundrade fyratio Daler wårdt, gånge då deß fjerdedel; år det högre gållande ån tuhundrade fyratio Daler, gifwe åntå ej mera ån sextio Daler i lön, utan så år at der å mer mödo, arbete och fara kan wara anwåndt, hwilket råtten der Bårgaren bor åtskilja skal, så framt han med Åganden, eller den i ågande stålle står, ej sielf derom såmjas kan.

de tout autre accident semblable, déduction faite des frais, est de soixante thalers ou moins, celui qui les a sauvés en aura la moitié. Si leur prix va jusqu'à deux cent quarante thalers, il en aura le quart. S'ils valent plus de deux cent quarante thalers, il ne recevra jamais plus que soixante thalers, à moins qu'il n'y ait eu des peines, un travail et des dangers extraordinaires; ce qui sera jugé par les magistrats du lieu où les sauveteurs demeurent, dans le cas où ils ne pourroient s'accorder avec le propriétaire ou son commissionnaire (1).

Cap. IV.

Om Skeps Fynd, huru det bör kunnogas, och deras straff som der dölja.

Alt gods som finnes upfiskas och bårgas ur sjönöd, skal innan en dag, eller så snart någon tid ske kan, kunnogas til Landshöfdingen eller Ståthållaren å samma ort, hwilken det i Ågandens förwaro, sedan bårgelön afsagd år, emottaga det förderfweliga förytra, och deß afkomst tillika med det öfriga som förwaras kan, under Konungens Upbördsmans wårjo ställa skal; handlar någor håremot, döljer godset undan, eller i någon måtto wil sig tilågna det honom icke tilhörer, den hålles för en tjuf och röfware, och skal icke allenast mista sin bårgelön, utan ock straffas til kroppen och lifwet, som saken år til. År den samma i Redarnes eller Fraktarenes tjenst, så at han njuter deras lego hwars gods han sig ågna wil, hafwe förgjordt både lif och gods.

Chapitre IV.

Quand des choses naufragées seront trouvées, de quelle manière on doit les publier, et de la punition de ceux qui les cacheront.

Tous les effets provenant d'un naufrage, qui seront trouvés, tirés de la mer et sauvés, devront être déclarés dans le jour, autant que possible, au gouverneur du lieu, qui, dans l'absence du propriétaire, les recevra, vendra les effets susceptibles de se gâter, et, déduction faite des frais du sauvetage, en remettra le prix, avec le reste qui pourra être gardé, au receveur royal. Si quelqu'un y contrevient, s'il soustrait les effets, ou s'il veut en quelque manière s'approprier ce qui ne lui appartient pas, il sera regardé comme voleur: non-seulement il perdra son salaire de sauvetage, mais il sera encore puni, selon les circonstances, de peine afflictive ou même de mort. S'il est au service des armateurs ou de l'affréteur, de manière qu'il touche un salaire de ceux dont il veut s'approprier les effets, il sera puni de mort et ses biens seront confisqués.

Cap. V.

Om Wårtekn der Wrak lämnas.

Lämnar någor Skepswrak eller annat tolikit under watn, såtte der mårke och wårtekn å, eller sware til all skada, som annars der af hånda kan.

Chapitre V.

Des marques trouvées sur les objets sauvés.

Celui qui laissera sous l'eau les débris d'un navire ou quelque chose semblable, y mettra un signe, sinon il sera responsable de tout le dommage qui pourra en résulter.

(1) Il y a quelque analogie entre ce chapitre et le chapitre CCXXXII [277] du Consulat.

Cap. VI.

Om deras Straff som Skepsbrått tilskynda.

Skulle någor wara så sniken efter en mordisk winst, at han under sken af fiskande uptände eld om nattetid i båtar eller på klippor, eller ock brukade hwarjehanda annat påfund at der med förleda den sjöfarande ifrån sin led in på grund, så at Skep, gods eller folk derigenom komma på skada och olycka, den samme och alle de med honom i flock och farnöte warit hafwa, skole straffas til lif och ägendom på sätt och wis som skadan och gärningen finnes wara stor och grof til. Och ware i lika måtto här med allom förbudit at bruka sådan eld wid de orter der Skepsled fram ligger, wider lika straff, än der händer skada af.

Chapitre VI.

De la punition de ceux qui feront perdre un navire.

Si quelqu'un, par excès de cupidité et dans la vue d'un profit homicide, allume, sous l'apparence de pêcher pendant la nuit, un feu dans sa barque ou sur un rocher, ou se sert d'autres moyens pour détourner les navires de leur route et les faire perdre, de manière qu'il en arrive du dommage, ou la perte d'un navire, de l'équipage ou des marchandises, lui et tous ceux qui l'auront assisté de conseil ou de fait seront punis de mort et de confiscation, selon l'énormité du crime et du dommage. De même, il est défendu d'allumer du feu aux lieux qui sont près du chenal, sous la même peine, s'il en arrive du dommage (1).

Cap. VII.

Om Ledsagare, deras plikt och straff.

På alle farwatn, der Ledsagare behöfwas eller brukus pläga, är hwar och en Skeppare skyldig dem at bruka och antaga. Försumma de det, böte hwarje gång, hundrade femtio Daler, Angifwaren, den som äger åklagan, och dem fattige sjöfarande til tredskiptes; och upfylle deß utan allan skada som der af hända kan, Redarom och Fraktarene, som samma skado lidit hafwa.

§ 1. Nu blifwer Ledsagare antagen, då äger han fråga, och Skeppare eller Styrman honom kungöra, huru djupt Skeppet går. Göre de det icke rätteligen och timar der skada af, då ware icke allenast skyldige den at böta, utan böte än då til Ledsagaren, den de beswika wille, nio Daler för hwar fot som Skeppet djupare gick, än sagt war. Och wise Skepparen med Ledsagarens quittobref, huru många fot han angifwit, och honom der efter betalt hafwer, så framt det i räkning gillas skal.

Chapitre VII.

Des locmans, de leurs devoirs et de leur punition.

Dans tous les passages où il est nécessaire ou de coutume de se servir de locmans, chaque patron est tenu d'en prendre; s'il le néglige, il paiera chaque fois une amende de cent cinquante thalers, dont une partie au dénonciateur, l'autre aux plaignans, et la troisième aux pauvres mariniers; et, en outre, il sera responsable envers les affréteurs et armateurs de tout le dommage qu'ils en auront souffert.

§ 1. Quand un locman sera engagé, il requerra le patron et le pilote de lui déclarer combien le bâtiment tire d'eau. S'ils ne le font pas de bonne foi et qu'il en résulte du dommage, ils en seront responsables, et, en outre, ils paieront au locman qu'ils ont voulu tromper, neuf thalers pour chaque pied que le bâtiment tire d'eau en sus de ce qu'ils auront déclaré. Le patron prouvera par l'acquit du locman combien de pieds il a déclaré, et ce qu'il lui a payé, afin que cette dépense puisse lui être passée en compte.

(1) Ces dispositions paroissent empruntées aux fragmens du titre IX du livre XLVII du Digeste, *De incendio, ruinâ, naufragio,* que j'ai recueillis, t. I.er, pages 128 et suivantes.

§ 2. Ifrån det at Ledsagare kommer om bord och til deß han hafwer fört Skeppet i säkerhet, så at det wid utlöpande må oskadt och utan fara af grund gå til sjös, eller ock wid inlöpande komma för ankar på sådant trygt rum som Skepparen föresäger, der emellan åligger Ledsagaren at sörja för Skep och gods; händer der olycka på hwarjehanda sätt, där i han synes wara wällande då skal sak hans skärskådas, och han sedan straffas med afsättelse, eller på sin kropp och egendom, som hans oförstånd eller oaktsamhet finnes stor til: men är det tilkommit af ondsko, wilje och otrohet, då råde Målsägande om lif hans. Händer det af storm eller owäder, ware saklös.

§ 2. Le locman est responsable du navire et des marchandises du moment qu'il est entré à bord, jusqu'à ce qu'il l'ait mis en sûreté et en état de mettre à la voile sans dommage ou péril de toucher à fond; et à l'arrivée, il doit l'ancrer sûrement au lieu que le patron aura désigné. S'il arrive un malheur, de quelque sorte que ce soit, le locman en sera responsable : il sera jugé et puni de destitution, de peines corporelles ou pécuniaires, selon la grandeur de son impéritie ou de sa négligence. Mais, s'il a causé la perte par malice, intention ou infidélité, le plaignant aura droit de demander qu'il soit puni de mort. Si la perte est arrivée par une tempête ou par un orage, le locman sera à l'abri de toutes recherches (1).

CAP. VIII.

Om skada som Skep tilfoga hwar andra i Hamn eller öpen Sjö.

Äre tu Skep under segel, och komma hwarandra om bord, utan at kunna det hindra, taga de der skada af, drage helften af skadan hwardera hwad eller det om dagen eller nattetid, wid storm eller fogeligit wäder, händt är.

§ 1. Är et Skep seglande, och gör et annat, som ligger för ankar eller med fäst å lande, någor skada, dock utan sin wilje eller wällande, böte honom tredung af skadanom han fick: tager det seglande sjelf skada, ware ogilt.

§ 2. Hwar Skep för ankar ligger, der skal altid dobber hos wara, och sålebes med sträng fästas, at han rätt öfwer ankaret flyta må; försummas det af någon Skeppare, och kommer skada af, fylle den fullt åter.

§ 3. Nu är dobber lagd, men sedan lösdrifwen, förr än skadan händer, och Skeppare tager ej der wara å, böte då helften af skadanom han gjorde.

§ 4. Ligge flere Skep i ankares läge,

CHAPITRE VIII.

Du dommage que des navires se font entre eux dans le port ou en pleine mer.

Lorsque deux navires s'abordent en mer, sans qu'il soit possible de prévenir cet accident, de sorte qu'ils en éprouvent des dommages, chacun en paie la moitié, soit que l'accident ait eu lieu de jour, soit qu'il ait eu lieu de nuit, en temps calme ou dans une tempête.

§ 1. Lorsqu'un navire qui est sous voiles fait éprouver du dommage à un autre qui est amarré à terre, sans qu'il y ait mauvaise volonté ou faute, il lui paie le tiers du dommage éprouvé. Mais si le navire qui est sous voiles éprouve du dommage, il le supporte seul.

§ 2. Tout navire à l'ancre doit avoir une bouée bien attachée avec un cordage, de manière qu'elle flotte précisément au-dessus de l'ancre. Si un patron a négligé cette précaution, il paiera tout le dommage qui en sera résulté.

§ 3. Si une bouée a été mise, et si ensuite elle est enlevée par les flots avant qu'il en soit résulté un dommage, le patron qui ne la rétabliroit pas paiera la moitié du tort qu'il aura causé.

§ 4. Lorsque plusieurs navires sont ancrés

(1) On trouve des dispositions analogues dans le chapitre XIV du code des villes, recueilli ci-dessus, page 131. Mais le commencement et le second paragraphe me paroissent principalement empruntés à l'article 39 [36] de la compilation de Wisby, et à l'article 18 du titre III du recès anséatique de 1614.

och kunna hwarandra af hwarje tilfälle för når komma, ware då den före ligger, skyldig at hissa ankar, och undanlegga, med mindre han wil swara til allan skada deraf tima kan, synnerligen der sådant händer i den hamn, der watn aflöper, och Skep derigenom kommer at sitta på grund.

l'un à côté de l'autre, de manière qu'ils soient exposés à s'aborder par quelque événement, celui qui sera le plus en avant devra lever son ancre et se placer plus loin, faute de quoi il sera responsable du dommage qui en pourra résulter, surtout lorsque c'est dans un port où l'eau se retire et où les navires sont mis à sec.

§ 5. Nu kan et deraf löst komma, och androm skada göra som fast ligger, böte tredung af skadanom som gjordes: men får den lösdrifne skada, drage den sjelfwer.

§ 5. Lorsqu'un navire se détache et fait éprouver du dommage aux autres, qui sont bien attachés, le patron de ce navire doit le tiers du dommage qu'il a causé. Mais quand le navire détaché éprouve lui-même du dommage, il le supporte seul.

§ 6. Råka ock tu Skep löse, och drifwa å hwar annan, båre då af skadanom halft hwardera.

§ 6. Quand deux navires se détachent et s'abordent, chacun paie la moitié du dommage.

§ 7. Gör någor toliken skada som här föreskrifwet är, med wilja och sjelf sit wållande, och det honom fulltygas, böte åter skadan han gjorde til fyllnad. Witis detta någrom, wärje sig med sex manna ede af sit Skepsfolk, och ware saklös: men fålles han åt eden, swara då til skadan, som sagt är.

§ 7. Si quelqu'un est convaincu d'avoir fait éprouver, par malice ou par sa propre faute, un dommage de l'espèce de ceux dont il vient d'être parlé, il réparera tout le tort qu'il aura causé. Celui qui en sera accusé pourra se justifier par le serment de six hommes de son équipage; mais si ce témoignage lui manque, il paiera tout le dommage comme il est dit.

§ 8. Kommer lif-spilla, sår eller lyte i tolikom fall, gånge der med, som i androm dråpom eller sårom, hwad de med wåde eller med wilja ske.

§ 8. Si dans un tel cas des hommes sont tués, blessés, ou éprouvent des fractures, on procédera comme en cas de meurtres et blessures faits avec dessein et par malice (1).

CAP. IX.

Om skada som hwar sjelf böter.

CHAPITRE IX.

Du dommage que chacun doit supporter lui-même.

All skada, som af blott olycka och oförmodelig tilfälle händer, der ej kommer annars åtgärd i, drage den hwarje sjelf som förekommer, och ware ingen skyldig at undgälla, det han ej wålte eller åtnöt.

Tous les dommages qui sont arrivés par accident seulement et par des cas imprévus, sans la faute d'autrui, devront être supportés par celui qui les aura éprouvés, et personne ne sera tenu de payer ce qu'il n'a ni causé, ni occasioné (2).

CAP. X.

Om skada man gör med wilja på Skep eller gods uti sjönöd; hwilken kallas Haweri.

CHAPITRE X.

Du dommage qu'on fait éprouver à dessein au navire et aux marchandises dans un cas d'accident, ce qu'on appelle avarie.

Nu komma män i hafsnöd, wilja frälsa

Lorsque, dans un cas de danger, des

(1) Ces dispositions paroissent empruntées aux articles 29, 30, 49 et 65 [27, 48 et 71] de la compilation de Wisby, et à l'article 1 du titre x du recès anséatique de 1614. On a vu, page 129, que le Stads-Lagh contenoit des règles analogues.

(2) Le Stads-Lagh contient, comme on l'a vu pages 127 et suivantes, des dispositions semblables. On en trouve aussi dans l'article 4 du titre VIII du recès anséatique de 1614.

Skep, lif och gods sit, och tårfwa at hugga mast af, eller tåg, eller ankar, eller annor redskap, eller kasta något af godset, som de inne hafwa, öfwer bord, år Skepparen med Köpmannom eller de fleste af Skepsfolkeno der om ense, at det för deras nöd ske måste, ehwad skada i tolikom fall Skep eller gods tilfogas, den skal återgållas både af Skep och gods som frålst blifwer efter markatale som hwar der uti åger. Detta kallas Haweri, och urskiljes i följande capitlen af denna balk.

hommes sont contraints, pour sauver le navire, leur vie et le chargement, de couper les mâts, les câbles, les ancres, ou d'autres apparaux, ou de jeter des marchandises qu'ils portent, si les marchands ou la majorité de l'équipage sont d'accord avec le patron que cette mesure est indispensable, le dommage éprouvé dans ce cas sera supporté par le navire et les marchandises sauvées, au moyen d'une contribution proportionnelle. C'est ce qu'on nomme *avarie;* et il en sera traité dans les chapitres suivans de cette partie.

§ 1. Alt det således kastat blifwer, skal tilförene wål beses och anteknas, at man deß wårde möjeligast weta må; och ware hwar och en skyldig at uptäcka, hwad han i den packa eller kista hafwer som kastas skal. Gör han det ej, och hafwer lika wål der uti guld, clenodier, penningar eller annat dyrbart, ware sedan icke måktig at fordra derföre någon wedergålning, utan låte sig nöja når han betalas, efter som angifwit war, eller godset utwårtes war at anse.

§ 1. Les effets qu'on veut jeter de cette manière devront être visités et enregistrés avant le jet pour qu'on puisse en connoître la valeur, et chacun doit déclarer ce qui est contenu dans les balles ou ballots qu'on veut jeter. S'il ne le fait pas, et si néanmoins il prétend qu'il y avoit de l'or, des bijoux, de l'argent ou d'autres choses précieuses, il ne pourra plus tard en demander le paiement, mais il devra se contenter du prix qu'on lui paiera, et qui sera fixé d'après sa déclaration ou l'apparence extérieure.

§ 2. Kastas gods för ån halfwa resan gjord år, blifwer då gullit efter som det inköpt och påkostat war, kastas det sedan, gånge i råkning, som det gållande år å den ort, der afskepningen skulle ske, sedan deß omkoßnad först afdrages.

§ 2. Si les marchandises sont jetées avant que la moitié du voyage soit faite, elles seront évaluées d'après le prix qu'elles auront coûté à l'achat; mais si elles sont jetées plus tard, elles seront mises en compte d'après le prix qu'on en obtiendroit au lieu désigné pour le débarquement, déduction faite des frais.

§ 3. Alt det innom Skepsbord finnes, som genom kast frålst blifwer, hwad det år guld, eller silfwer, eller penningar, eller pårlor, eller smycken, eller ringar, eller edlastenar, antingen man det bår på sin kropp eller icke, undantagne de klåder man drager tillika med resekosten, toliket alt, ehwad det år, tillika med sjelfwa Skeppet och deß frakt, som för den resan tingat år, ware skyldig at återgålde det som kastadt wardt, så af mark som mark; och hafwe Skepparen wåld at hålla godset qwar til deß Ågande der af rått gör, eller ock ståller fullan borgen fört: sker intet dera, sware Skepparen sjelf, der något brister.

§ 3. Tout ce qui reste à bord et n'a pas été jeté, que ce soit or, argent, ou espèces, ou des perles, ou des bijoux, ou des bagues, ou des diamans, qu'on le porte sur le corps ou non, et même le navire et le fret dont on est convenu pour le voyage, excepté les hardes que les hommes ont sur le corps, et les coffres, doivent contribuer au paiement des effets jetés, au marc la livre, et le patron pourra retenir les marchandises jusqu'à ce que les propriétaires des choses soumises à la contribution aient payé ce qui sera dû par eux, ou aient donné des garanties suffisantes pour cela.

§ 4. Nu bar det så til, at penningar komma til at kastas, der skal twå råknas

§ 4. S'il arrivoit qu'on eût jeté de l'argent, deux pièces en seront comptées pour une

fõr en i återgåldningen, om det witterligen skedt år.

relativement au paiement, lorsque le fait sera bien constaté (1).

Cap. XI.

Om Gods kastas som år intaget öfwer Lasten eller Legone.

Leges Skep helt och til fulla ladning af en eller flere, och Skepparen tager sedan annat gods in emot aftal, eller lastar Skeppet öfwer deß råtta laddning; kommer der kast af i sjönum, kaste hans först ut som emot sit båtre wett inskepade, och gålde Befraktaren intet derföre: men år han owetande och skulden hos Skepparen allena, då gåldes de godse, som all annor de der kastas i sjönöd; dock ware Skepparen sedan pliktig at swara Köpmannen och Redarne derföre, och hålla dem skadelöse.

§ 1. Skepar någor olåfwandes i annors mans Skep och utan lego, det gods må man i sjönöd fritt kasta och intet återgålla.

§ 2. Kastas gods som ligger emellan öfwerloppe och kobruggen, gåldes som annat.

§ 3. Lågger Skepparen gods i Skepsbåten, sedan den år om bord hissat, kommer sjö, och torf det at kasta, råtte Åganden allan skada up, så framt det icke med sjelf hans samtycke dit lagt war.

§ 4. Stånger ock någor Skeppare sit öfwerlopp så med gods, at båten icke rymmes i sitt stålle, och han der af kommer at drifwa til sjös eller förloras, ware den skada Skepparens egen.

Chapitre XI.

Quand on jette des marchandises qui avoient été chargées au-delà de ce qui avoit été déclaré ou affrété.

Lorsqu'un navire ayant été affrété par une ou plusieurs personnes pour le plein chargement, le patron y aura chargé d'autres marchandises en contravention à la convention, ou plus que le navire ne pouvoit en porter, de manière qu'un jet devienne nécessaire, on devra jeter d'abord ce qui a été chargé par les personnes qui n'ignoroient pas qu'elles surchargeoient le navire (2); et ces personnes ne recevront rien par la voie de la contribution. Mais si elles ignoroient que leur chargement fût en excédant, et si la faute est seulement au patron, on paiera ces marchandises sur le même pied que les autres qui seront jetées; mais le patron en sera responsable envers le marchand et les armateurs, et devra les indemniser.

§ 1. Si quelqu'un navigue sans en avoir eu la permission et sans droit, dans le navire d'un autre, on pourra jeter ses marchandises en cas de danger, et il ne recevra aucune indemnité.

§ 2. Si l'on jette des marchandises placées entre les écoutilles et le pont, on les paiera comme d'autres.

§ 3. Quand un patron aura placé des marchandises dans la chaloupe, après qu'elles avoient été mises à bord et que l'état de la mer obligera de les jeter, il paiera tout le dommage au propriétaire, à moins qu'il ne l'ait fait de son consentement.

§ 4. Si un patron place une si grande quantité de marchandises sur le tillac, que la chaloupe ne pouvant pas être bien mise à sa place, on soit obligé de la jeter dans la mer, ce qui en occasione la perte, le patron devra supporter le dommage.

(1) Ces règles sur le jet se trouvent dans toutes les législations, et il seroit superflu d'indiquer celles qui ont pu fournir le fond de cet article; il suffit de citer le chapitre XII du titre VIII du code des villes de Suède, dont on a vu le texte page 131 ci-dessus, l'article 40 [38] de la compilation de Wisby, et l'article 2 du titre VIII du recès anséatique de 1614.

(2) La traduction allemande et même le latin de Loccenius m'ont paru un peu obscurs. Voici, du reste, comment ce dernier traduit: *Tunc illius bona primò ejicientur qui contra meliorem suam sententiam ea inferebat navi, et conductori nihil pro eis contribuet.* Je crois avoir rendu le véritable sens, qui, je le présume, est celui que Loccenius avoit en vue.

§ 5. Nu Skeppar någor Skeppare å en ort, seglar der med, dock i leden, til en annan, och tager der mer gods in, kommer sedan sjögång, och kastas af ty gods sist intogs, det bör återgällas så af det först som det sist inskeppade godset, efter markatale; men hafwer Skepparen seglat utom sin led, til afslägen ort, och der godset intaget, då äger han swara Ägandenom af det först inskeppade godset, til all den skada der af timar och den återgälda, hwad den af kast, eller resans försummelse eller annat tolikit tilkommen är.

§ 5. Quand un patron, après avoir chargé en un lieu, fait voiles pour un autre, quoique en continuant la même route et le même voyage, et y charge un excédant de marchandises, si, dans la suite, un danger force à jeter des marchandises chargées en dernier lieu, la perte en sera réparée par la contribution, tant des marchandises primitivement que de celles dernièrement chargées. Mais quand le patron aura fait voiles pour un lieu détourné et hors de sa route, et y aura pris une cargaison, il sera responsable, envers le propriétaire des marchandises primitivement chargées, du dommage qui en sera arrivé; et il devra lui rembourser ce qu'il aura perdu par le jet, par le retardement du voyage, ou d'une manière semblable (1).

Cap. XII.

Om skada som Skeppet enskylt händer.

Kommer storm och owäder, eller annot wäde å Skep och gör ty skada, der böte godset intet före, utan ware Skep-Herrarnas enskylt.

§ 1. Nu går mast af, och Skeppare torf at afhugga och kasta det åter är med tackel och redskap öfwer bord; alt det således kastas, gäldes åter af Skep och gods efter markatale, och til det wärde som det war, brutit och sönder, då det kastades.

§ 2. Hafwer något Skep för säkerhet skul lagt följe med andre i en flotta, och hinner ej winda ankaret up så snart som de andre, utan torf hugga ankaresträngen af at komma tidigt under segel, den skada gånge lika öfwer Skep och gods, som annar kast.

§ 3. Kommer rädhäga på dem som å Skep fara, en eller flere, och Skepparen på deras bön och trägne anhållande hugger mast af, eller gör Skep någon annan skada, den äge de sjelfwe gälda, så månge den wälte.

Chapitre XII.

Des avaries éprouvées par le navire seul.

Si les tempêtes, les orages ou autres événemens, font éprouver du dommage au navire, les marchandises n'en auront rien à supporter : il retombera sur les armateurs seuls.

§ 1. Si le mât s'est brisé, et si le patron est contraint de le couper et d'en jeter le reste avec les cordages et les apparaux, tout ce qui sera jeté de cette manière sera payé par une contribution proportionnelle du navire et des marchandises, d'après la valeur que le mât avoit au moment du jet, après s'être brisé.

§ 2. Quand un navire, qui, pour sa sûreté, s'est réuni à d'autres à l'effet de voyager de conserve, ne peut lever les ancres aussi vite que les autres, mais est contraint de couper le câble et d'abandonner l'ancre pour pouvoir arriver à temps, ce dommage doit être supporté par le navire et les marchandises, comme en cas de jet.

§ 3. Lorsqu'un ou plusieurs marchands ou passagers qui sont dans le navire ont peur, et que le patron se décide, par leurs prières et leurs instantes sollicitations, à couper le mât ou à causer quelque autre dommage au navire, ceux qui en sont ainsi la cause doivent payer ce dommage (2).

(1) Plusieurs des dispositions de ce chapitre paroissent empruntées aux chapitres LV et LXX [100 et 115] du Consulat, et au chapitre XIII du titre VII du Stads-Lagh, qu'on trouvera page 131 ci-dessus.

(2) Les principes de ce chapitre se trouvent dans toutes les législations que j'ai déjà recueillies; on peut citer principalement comme source plus directe l'article 2 du titre VIII du recès anséatique de 1614.

Cap. XIII.

Om åtskillige händelser som ske wid eller efter kastande.

Nu kastas gods och skepsladning rifwes, kommer der skada af på de godse qwart är, at stödjorne lossna, något går sönder, eller läker ut, alt det pröfwas af den orsak wara tilkommet, det gäldes åter lika som kastat.

§ 1. Af gods som kastat blifwer, åger lego gifwas, efter som det war fört til.

§ 2. Finnes någor nöd så stor at kastas torf, och godses ägande wil det ej tilläta, kommer så twist och delo der af, och Skep lider skada emedlertid, så at något gods, som der inne är, skämt eller förlorat blifwer, utan Skepparens eller hans folks wällande, tage Skepparen äntå skepslegone af samma godse fullt ut, och hin andre söke sin skada igen af den som wälte.

§ 3. Kastas gods öfwer bord för sjönöd skul, och kommer sedan til rätta, drifwer til lands eller fiskas up, så at det Ägandenom tilhanda kommer, drage af bärgarelön och annor skälig omkostnat, och gifwe så hwarjom och enom åter, efter markatale, det han förr til återgäld upburit hafwer, så wida deß wärde stiga kan: är samma gods intet förr gullit, gånge då ny wärdering å skadan, som den efter återfånget gods kan skattas mindre wara.

§ 4. Nu kan Skep förgås samma resa, sedan kast är skedt, bärgas något deraf, hwad det är gods eller Skeps-redskap, gånge til återgäld deß som kastat war, efter markatale, bärgelön förutan; fångas tillika något igen af de gods kastat war, hälles der med som här ofwan stadgat är.

§ 5. Hwar gods bärgas efter Skepsbrätt, der gäldes intet af til Skeppet eller andra godse, som borto blifwa, utan i de mål nu tald äre.

§ 6. Tager någor penningar, gull, clenode eller annat kosteligit på sig, gifwer sig

Chapitre XIII.

De différens cas qui arrivent avant ou après le jet.

S'il arrive que, par l'effet du jet des marchandises et d'une partie de la cargaison, celles qui sont restées dans le navire éprouvent quelque dommage, parce que les soutiens s'écroulent ou parce que quelques barriques se brisent ou fuient, toutes les avaries qui proviendront d'une telle cause seront considérées comme jet.

§ 1. Le fret des marchandises jetées sera payé comme si elles avoient été portées à leur destination.

§ 2. Si dans une extrémité, jugée assez grande pour qu'on doive faire jet, le propriétaire des marchandises ne veut pas le permettre, de manière qu'il en résulte des disputes et des altercations pendant lesquelles le navire éprouve des avaries, en sorte que des marchandises qui sont dedans se gâtent ou se perdent sans la faute du patron ou de son équipage, le patron aura droit au fret entier de ces marchandises, et celui qui aura éprouvé un dommage en poursuivra l'indemnité contre celui qui en a été la cause.

§ 3. Si des marchandises jetées dans un danger sont poussées à terre ou tirées de la mer et recouvrées par le propriétaire, il rendra, après déduction des frais de sauvetage et autres frais équitables, à chacun en proportion de ce qu'il a reçu pour indemnité par l'effet de la contribution. Si ces marchandises n'avoient pas encore été évaluées, on estimera la dépréciation qu'elles ont éprouvée, d'après l'état dans lequel elles ont été recouvrées.

§ 4. Un navire peut se briser dans le voyage après que le jet a été fait; alors les choses sauvées, quelles qu'elles soient, devront supporter leur part de contribution à la perte des effets jetés, déduction faite des frais de sauvetage. Si des effets jetés étoient recouvrés ultérieurement, il en seroit comme on l'a dit ci-dessus.

§ 5. Les effets sauvés après un échouement ne contribueront point à la perte du navire ou des autres marchandises, si ce n'est dans le cas dont on vient de parler.

§ 6. Si quelqu'un, ayant pris sur lui de l'argent, de l'or, des bijoux ou d'autres effets

der med til sjös, och undkommer faran, der gäldes ock intet af, som såledeß frälst blifwer.

précieux, se jette à la mer et se sauve, il ne paiera rien pour les effets conservés de cette manière (1).

CAP. XIV.

Om Rån, dråp och såramål.

Rånas något ur Skep, af deß redskap eller annat gods, i hamn eller öpen sjö, ware den skada enskylt deß som den drabbar, och njute ingen återgäld derföre; utan så är, at de tilförende annat sin emellan samtykt och slutet hade, eller ock den som rånte, tager sig någon orsak som allom i gemen angår, hwad den är san eller osan, då det som råntes skal gällas af Skep och gods som derigenom fri gjordes: tages ock Skep och gods aldeles bort, och Skepparen löser det åter för wist pris, och sätter sig eller någon annan i borgen, in til det betalt blifwer, slik lösn gånge lika öfwer Skep och gods, efter markatale.

§ 1. Blifwer Skep öfwerfallit i sjö eller af lande, och Skepsfolke wilja sig wärja, sargas der någor, blifwer lytt eller dräpes, då skal deß läkarelön eller begrafning, jämte deras fulla lön och förning, och annor återgäld för lemlösa, onyttighet eller fattigdom, bötas och fyllas lika af Skep och gods, til hwilkas förswar slik olycka händ är, efter som förständige gode män det måta kunna.

CHAPITRE XIV.

Du vol, des meurtres et des blessures.

Lorsque des apparaux du navire ou d'autres marchandises sont pillés soit dans le port, soit en pleine mer, celui qui aura éprouvé ce vol en supportera seul la perte et n'aura aucun droit à une contribution, à moins qu'il n'en ait été autrement convenu entre les chargeurs, ou que le vol n'ait été fait pour une cause commune à tous, vraie ou fausse; dans ce cas, les effets volés seront remboursés par le navire ou les marchandises qui auront été rachetés par ce moyen. Si le navire est pris avec toutes les marchandises, et que le patron le recouvre en payant un certain prix ou en se donnant lui-même pour otage, jusqu'à ce que ce prix soit payé, le navire et toutes les marchandises doivent contribuer à le dégager, chacun pour sa part.

§ 1. Si des hommes de l'équipage sont blessés, estropiés ou tués en se défendant d'une attaque en mer ou sur terre, le navire et les marchandises, pour la défense desquels cet accident est arrivé, paieront, selon le jugement d'hommes probes, les frais de guérison ou d'enterrement avec les gages complets et le port franc, ainsi que tout autre dédommagement pour ceux qui seront devenus estropiés, incapables et pauvres (2).

CAP. XV.

Om afskepning i små Fartyg, deß lego och skada der wid tima kan.

Kommer Skep å grund och lastas ej, eller kommer för en hamn och kan ej inlöpa, utan torf der at lätta Skep och afskeppa gods, och leger båtar eller annor Fartyg der til, den omkostnad gäldes af Skep och gods efter

CHAPITRE XV.

Du placement des marchandises sur des alléges, du louage de ces alléges, et des avaries qui peuvent être éprouvées à cette occasion.

Quand un navire touche à fond et ne peut entrer dans un port avec son chargement, de manière que, pour l'alléger ou pour débarquer les marchandises, on loue des canots et autres petites embarcations, le navire et les marchandises contribueront à ces frais au

(1) Le fond de ces dispositions est emprunté à la plupart des législations précédemment recueillies, et notamment au chapitre XI du titre VII du Stads-Lagh, rapporté page 130, ci-dessus.

(2) Le fond de la première partie de ce chapitre paroît emprunté au § 8 du fr. 2 du titre II du livre XIV du Digeste, *Ad legem rhodiam de jactu*; le reste au titre XIV du recès anséatique de 1614.

markatale. Kommer det gods som således afskeppat är, sedan at förgås eller eljest skadas, gäldes åter som förr är sagt. Förgår båten eller Fartyget der i godset war afskeppat, der gälde godset intet före, utan stånde han sin fara för lego sin, som bäst han kan.

§ 1. Är Skepp innom hamn, och går likwäl så djupt, at det til sin ort med fulla last icke kan upkomma; Skeppas derföre något gods af i annor Fartyg, och kommer sedan skada af, den äger Skepparen icke återgälda; men omkostnaden som i slik fall göres, hälfte twå tredung å skeppes, och en tredung å Lastans räkning.

§ 2. Nu kan Skep ej upkomma, utan at afskeppa hela sin last, drage den omkostnad enskylt.

marc la livre; il en sera de même quand les marchandises embarquées de cette manière seront perdues ou avariées. Quand le canot ou l'allége sur lequel les marchandises seront embarquées se perdra, elles n'y contribueront point, la perte sera pour celui qui l'a donné à loyer.

§ 1. Si un navire, étant dans le port, tire tant d'eau qu'il ne puisse aborder avec son entière cargaison, ce qui le force à décharger quelques marchandises dans un autre navire, et si quelques avaries arrivent dans ce trajet, le patron ne sera pas tenu de les réparer; mais il paiera les deux tiers des frais de ce transbordement, et les marchandises n'y contribueront que pour un tiers.

§ 2. Lorsqu'un navire, ne pouvant arriver, est forcé de débarquer toute sa cargaison, chacun en particulier supporte cette dépense (1).

Cap. XVI.

Om delo wid kast och gäldande.

Kommer delo Köpmän och Skeppare emellan, om Skep hafwer torft at kasta eller båtar lega, hafwe Skeppare witesord at wärja sig med twå manna ede af Skepsfolkeno, at så nöd war.

§ 1. Kan någrom skiljas om återgäldningen, då skal hwar sin ed göra, at han hafwer rätt gjort af allo ty godse han hafwer i Skeppet.

§ 2. Nu skal Skeppare gälda af Skep sit, och Köpmän som godset äga, säga det lägre wara skattat, at det wärdt är, hafwe de makt at lösa det til sin, för det pris som Skepparen der å satte, innan sex timars tid, som de det hafwa syna kunnat.

Chapitre XVI.

Des contestations occasionées par le jet et la contribution.

S'il s'élève une contestation entre des marchands et le patron, les premiers prétendant qu'il n'a pas été nécessaire de faire jet ou de louer des alléges, le patron pourra, en cas de besoin, prouver par le serment de deux hommes de son équipage qu'il a fait pour le mieux.

§ 1. S'ils ne peuvent pas s'accorder pour la contribution, chacun prêtera le serment qu'il a contribué en raison de tous les effets qu'il avoit dans le navire (2).

§ 2. Quand le patron est obligé de contribuer pour son navire, le marchand propriétaire d'effets, qui se plaint qu'on ne l'a pas évalué assez haut, a le droit d'acheter le navire pour le prix déclaré par le patron, pourvu qu'il en fasse la réquisition dans les six heures après qu'il aura pu le visiter (3).

Cap. XVII.

Om Ledsagare-lön, Bak-penningar och andre små omkostnader.

Ledsagaren skal af Skepparen spisas, så

Chapitre XVII.

Du lamanage, des frais de balise et des autres menus frais.

Le patron devra nourrir le locman tant

(1) Le fond de ce chapitre a été emprunté au chapitre x du statut de Wisby; voir ci-dessus, page 119.
(2) Ce paragraphe a été omis, peut-être par la faute de l'imprimeur, dans la traduction de Loccenius.
(3) Le fond de ce chapitre paroît emprunté à l'article 41 [38] de la compilation de Wisby, et à l'article 3 du titre VIII du recès anséatique de 1614.

långe han sin tjenst gör; är lön hans intet högre än til niotio Mark, gånge då öfwer gods allena som enskeppat är, men löper den högre, gäldes af Skep och gods efter marcatale.

§ 1. Andre små omkostnader, såsom äre Bak-penningar, de man gifwer der eld hålles, allehanda sammanskått under Ammiralskap der Skepsfölje lägga, och det man gifwer när man seglar under stycken af något Slått eller Borg, dem drager Köpmans godset enskylt.

qu'il fait son service. Si les gages de ce locman n'excèdent pas quatre-vingt-dix marcs, ils seront supportés par les marchandises chargées seulement; s'ils excèdent, ils seront payés par le navire et le chargement, en proportion de la valeur de chacun.

§ 1. D'autres menus frais, comme ceux de balises, ceux qui sont payés dans les lieux où il y a des feux, et toute autre contribution, par exemple, quand les navires se réunissent en conserve, ou qu'on donne le salut en passant sous le canon d'un château ou d'une forteresse, seront supportés par les marchandises seules (1).

SIXIÈME PARTIE.

Försäkringe-Balk.

Des Assurances (2).

Cap. I.

Om Försäkringars slut i gemen, som kallas Assurants.

Alle försäkringar på Skep eller gods som efter denna dag slutas, antingen resan år innom Swerige och de Landskaper som der under lyda, eller der ock någon utländsk ort emellan, utan åtskilnat, hwad de göras emellan Swериges Inbyggare allena, eller ock emellan dem och någon främmande, de skola inrättas på sätt och wis som i denna Balk stadgat warder. Hwad annorlunda slutet blifwer, ehuru stor förpliktelsen kan wara dem emellan som slöto, fast än de sig med ed hade förbundet, det skal ändå hållas ogilt och af ingen kraft i någon rätt : och hwad försäkring som under gode mån, eller för någon rätt, kommer, högre eller lägre, skal lika så ransakas, skiljas och dömas efter denna Balk, som företald år.

Chapitre Ier.

Des contrats d'assurance en général.

Toutes assurances sur le corps et la quille d'un navire ou sur des marchandises, qui seront stipulées à l'avenir, soit que les voyages aient lieu en Suède et en des pays qui en dépendent, soit qu'ils aient lieu dans des pays étrangers, qu'elles soient stipulées entre des habitans de la Suède seuls ou entre des Suédois et des étrangers, devront être conformes à ce qui est prescrit dans cette partie. Sera regardé comme non avenu, et n'aura aucune valeur en justice, tout contrat stipulé d'une autre manière, quelque étendues que soient les obligations entre les contractans, et quand même ils se seroient obligés par serment. Toutes les assurances, quelle qu'en soit l'importance, qui seront soumises à des arbitres ou à un tribunal, seront décidées, terminées et jugées suivant les règles ci-après.

(1) Les mêmes principes se trouvent dans divers articles de la compilation de Wisby, et notamment dans l'article 4 du titre IV du recès anséatique de 1614.

(2) A l'époque à laquelle le code suédois de 1667 a été rédigé, il n'existoit point dans le Nord de règlemens sur les assurances. Ce contrat avoit été l'objet de plusieurs lois faites au XVI.e siècle en Flandre et en Hollande, que je n'ai point encore publiées et auxquelles je ne peux renvoyer dans des notes. En France, cette matière n'étoit réglée que par un titre du Guidon de la mer, ouvrage privé que j'ai publié dans le tome II, pages 369 et suivantes, et par la jurisprudence. Cette observation suffit pour expliquer par quel motif je ne ferai point de notes sur les chapitres de cette partie. On trouvera d'ailleurs, t. II, pages 375 et 376, l'indication des principales lois sur les assurances qui existoient en Europe avant 1667. Au surplus, j'ai dit, page 109 ci-dessus, que le titre dont il s'agit ici avoit été modifié en Suède par une loi de 1750.

Cap. II.

Om Försäkringa Bref, som kallas Policer och deras Mäklare.

Nu slutes någor försäkring, der skal bref å gifwas, sådant som under Kongl. Maj:ts namn, til hwars och ens efterrättelse på Swenska och Tyska skal trykt blifwa; och skal i de rum som der öpne lätne äro, namnen af Skeppet och Skepparen, jämte deß hela resa, ort ifrån ort, som Skeppet segla, lossa, lasta eller anwända wil, noga beskrifwas och intecknas. Så skal ock under de ord förderfwelige och oföderfwelige waror, allehanda waror och Köpmans gods förständne warda, hwad det hälst är; men wil någor läta försäkra myntat eller omyntat guld och silfwer, pärlor, ädla stenar och annor clenode, eller ock hwarjehanda krigstyg, eller ting de til örlig höra, alt tolikit skal med sine rätta namn införas. Försummas något häraf, ware brefwet ogilt; dock är det lika med hwad hand detta inskrifwas kan.

§ 1. Nu än Mäklare äre, som försäkring sluta, de äga brefwet ställa, och för inskrifning swara; göra de det intet, utan at skuld hos dem finnes, hafwe då den wäld som försäkra lät, at söka dem för all skada der af kommer. Och skole Mäklarena, för större riktighet skul, hålla rätt afskrift och lista öfwer alt det, som på de öpne rummen i försäkrings brefwen sáledes inskrifwit blifwer. Fela de deruti, böte förste gängen lön sin fyradubbelt Angifwarenom, dem fattige sjöfarande, och den klagan äger, til treskiptes; sker det oftare, blifwe satt ifrån ämbetet på någon tid eller aldeles, som fel äro stor til. Hwar försäkring någon Mäklare sluter, der njute han en Mark före af hwarje hundrade Daler, och intet mer, halft af den försäkrar, och halft af den sig försäkra läter.

§ 2. Alle forsäkrings-bref som gifwes på resor öfwer Saltsjö, der äger Försäkraren sit namn underteckna och summan, den han på sig tager at swara före, insätta, bägge med sjelf sins hand, än det gälla skal.

Chapitre II.

Des écrits d'assurance qui sont nommés polices, et des courtiers d'assurance.

Quiconque sera convenu d'une assurance, en donnera un écrit suivant la formule, portant le nom du roi, qui sera imprimée en suédois et en allemand, pour que chacun puisse s'y conformer. On énoncera, dans les espaces laissés en blanc, le nom du navire et du patron, ainsi que toute la route, en indiquant chaque lieu où le navire doit aller décharger, charger ou aborder. Seront compris sous le mot de *marchandises périssables et non périssables,* tous effets et marchandises de quelque nature qu'ils soient. Mais si quelqu'un veut faire assurer de l'or et de l'argent en espèces ou en lingots, des perles, des diamans et d'autres bijoux, ou des munitions de guerre et d'autres effets appartenant à la guerre, ces divers objets seront déclarés par leur nom propre. Si l'on en a omis quelque chose, la police n'aura pas de force; mais il est indifférent de quelle main soit faite l'inscription.

§ 1. Quand l'assurance est conclue par un courtier, il doit rédiger la police et il répond de sa rédaction. S'il néglige de le faire, et qu'on trouve que la faute en est à lui, il sera responsable de tout le dommage qui en résultera pour celui qui s'est fait assurer; et pour plus grande exactitude, le courtier tiendra une copie exacte et une liste de tout ce qui est inscrit de cette manière dans les espaces vides de la formule de police. En cas de contravention, il paiera la première fois une amende quadruple de son courtage, dont un tiers sera dû au dénonciateur, l'autre à la partie plaignante, et le troisième aux pauvres mariniers. En cas de récidive, il sera suspendu pour quelque temps de sa charge, ou destitué, selon l'importance de la faute. Le courtier aura, pour toutes les assurances qu'il conclura, un marc sur cent thalers et rien de plus : la moitié sera payée par l'assureur et la moitié par l'assuré.

§ 2. Toutes les polices données pour un voyage au-delà de la mer devront contenir, écrits de la main de l'assureur, son nom et la somme dont il se rend assureur. Quand cela est négligé, le contrat est réputé nul.

Cap. III.

Om Försäkrarens plikt.

Så månge et försäkrings bref underskrifwa, de räknas lika i winst och förlust, och stå med samnad hand derföre, efter markatale af den hufwudsumma, som hwar antaget och teknat hafwer, oaktat af hwem först eller sist skrifwit är. Och må ingen deras namn under brefwet utlänas eller förpliktning lösgifwas, utan alles deras wilje och samtycke, som undertecknat hafwa; fast än det skedde för än godset inskeppas, och eller twå hwilke försäkringen begärt och gifwet hafwa, derom ense woro. Handlas något här emot, ware alt ogilt, med mindre den som ens försäkring wil lös göra, sätter sig sjelf, eller någon annan så god, i samma ställe, så at de andre kunna blifwa skadelöse.

Chapitre III.

Des obligations de l'assureur.

Tous ceux qui auront signé une même police seront réputés avoir pris une part égale au gain et à la perte, et en seront responsables en commun, à proportion du principal que chacun aura accepté et pour lequel il aura signé; il ne sera pas fait de différence entre celui qui a signé le premier ou le dernier; nul ne pourra rayer un nom de la police ou se libérer de la responsabilité, sans le consentement et la volonté de tous ceux qui auront signé, pas même avant l'embarquement des marchandises, encore bien que l'assureur et l'assuré fussent d'accord. En cas de contravention, tout sera nul, à moins que celui qui voudra libérer quelqu'un de la responsabilité ne se mette lui-même à sa place, ou ne substitue une personne également solvable, de manière que les autres n'en puissent pas éprouver de dommage.

Cap. IV.

Om de Personer hwilke med Försäkringar måge umgå.

Ingen af dem, som bekläda någon Sjörätt, högre eller lägre, för Domare eller Bisittare skal wara tillåteligit at försäkra något gods i någor måtto: göra de det, böte sin undfängne lön dubbelt, åklagarenom, dem fattige sjöfarande, och den sådant röjer til treskiptes, och sjelfwe försäkringen ware ogill. Om Mäklare ware Lag samme; dock hafwa sådane något gods sjelf at låta försäkra, stånde det så dem, som allom androm fritt.

Chapitre IV.

Des personnes qui pourront assurer.

Quiconque a une charge de justice maritime, comme juge ou comme assesseur, ne peut en aucune manière assurer des marchandises; en cas de contravention, il paiera une amende du double de la prime d'assurance qu'il aura reçue, dont un tiers sera pour le plaignant, l'autre pour les pauvres mariniers, et le troisième pour le dénonciateur, et le contrat d'assurance sera nul : il en est de même des courtiers. Mais si ces personnes possèdent elles-mêmes des marchandises qu'elles veulent faire assurer, elles pourront le faire comme tous autres individus.

Cap. V.

Om hwad Göds och huru högt hwardera må försäkras.

Skeplego och sjöfarande folks lön, som förtjenas skal, eller Skepskost, eller krut, lod, och allehanda Skepstyg, som til den förefatta resan tarfwas och åtgår, eller någons lif, skal ingen understå sig at försäkra. Ej heller må någon anställa hwad om resans lyckelige fortgång eller annat slikt påfund öfwa.

Chapitre V.

Des marchandises qui peuvent être assurées, et jusqu'à quel montant on peut assurer.

Il est interdit à qui que ce soit d'assurer le fret et les gages de l'équipage qui seront gagnés, les provisions du navire, la poudre, le plomb, ni les autres apparaux dont on se servira dans le voyage projeté, et la vie d'autrui. Nul ne pourra non plus faire un pari sur l'issue heureuse du voyage, ni recourir à aucune invention pareille. Mais on pourra

Alt annat gods, Köpmanna waror, och hela Skep eller Skepsdelar, är lofligit at försäkra med mindre de höra någrom til af Sweriges rikes fienders Undersåtarom.

§ 1. Nu försäkrar någor, som under Sweriges Krono boende är, det Skep eller gods, hwars Ägare är eller hörer under Rikssens fiender, den försäkring ware icke allenast i sig sielf ogill, så at ingen Rättegång der öfwer tilstädjas skal, utan den i så måtto bryter, skal för hwarje sådan tekning han sielf gör eller för sig göra låter, böta tre hundrade Daler, om hufwudsumman så stor eller der under är: men är hon högre, böte då så mycket, som han hafwer teknat til; tage af de böter åklagaren, de fattige siöfarande, och den saken rögt hafwer, lika mycket til treskiptes.

§ 2. Ej må någon låta försäkra något gods inkommande eller utgående, högre än det rätt och uppriktigt wärdt är, med inköp och omkostnadt til deß det inskeppat wardt; och skal han ändå behålla åtminstone tiondedelen af wärdet på sin egen fara, med mindre det öfwerginge Sjutusende och Femhundrade Daler, då han tiondedelen allenast af de förenämnde Sjutusende Femhundrade Daler på sitt äfwentyr behålla, men alt det öfriga skal må försäkra låta.

§ 3. Af Skep eller Skepsdelar, så ock stycken och allehanda annor orlogs redskap, skal Äganden altid behålla en treding på sin egen fara.

Cap. VI.

Om Swek som wid Försäkrande torde underlöpa.

Låter någor wärdera sit Skep eller gods förr än han det försäkra låter, och Försäkraren kunde bewisa sådan wärdering wara wåldig, och högre än wärdet rätt wara borde, så skal slikt der någon skada hände, icke dragas Försäkraren til last. Ej må eller någon låta försäkra af Skep eller gods större del eller högre summa än i denna Balk tillåtit finnes: mycket mindre hemligen taga åtskillige försäkrin-

assurer toutes autres marchandises, ou tout le navire ou une partie du navire, excepté s'ils appartiennent à un sujet de puissance ennemie de la Suède.

§ 1. Si quelqu'un, habitant des pays soumis à la couronne de Suède, assure des marchandises dont le possesseur ou le propriétaire soit sujet d'une puissance ennemie du royaume, non-seulement l'assurance sera nulle, de manière qu'elle ne puisse servir de fondement à aucune demande, mais, en outre, le contrevenant paiera pour cette assurance, qu'il l'ait faite lui-même ou fait faire par un autre, une amende de trois cents écus, si la valeur assurée est égale à cette somme ou moindre; si elle monte plus haut, il paiera une amende égale à la somme assurée. Ces amendes seront distribuées par tiers entre le plaignant, les pauvres mariniers et le dénonciateur.

§ 2. Nul ne pourra faire assurer des marchandises importées ou exportées à un prix plus haut que ce qu'elles valent réellement d'après le prix d'achat et les frais faits jusqu'à l'embarquement; et encore, il aura à son propre risque au moins la dixième partie de leur valeur. Mais quand la valeur des choses assurées monte plus haut que sept mille cinq cents écus, il ne sera tenu de courir le risque que pour la dixième partie de sept mille cinq cents écus, et il pourra faire assurer le reste.

§ 3. Quant à l'assurance d'un navire, ou de parts d'un navire, des bouches à feu et de tous autres instrumens de guerre, l'assuré devra en avoir un tiers à ses risques.

Chapitre VI.

Des tromperies exercées à l'occasion d'une assurance.

Si quelqu'un a fait estimer son navire ou ses marchandises avant de les faire assurer, et si l'assureur peut prouver que l'estimation a été plus haute que la juste valeur, l'assureur n'encourra pas le risque en cas de dommage. Nul ne pourra faire assurer une plus grande portion ou une plus haute somme d'un navire ou de marchandises qu'il n'est permis par les règles exprimées dans cette partie. Il sera encore moins permis de prendre, de faire faire clandestinement et en

gar på många orter för enahanda gods eller Skepsdel. Gör det någor ware det alt ogilt, och gånge altid i de fall den första försäkringen fram, men den sednare, så wida den öfwerskjuter, til rygga, så at ock lönen, som Försäkraren borde, skal wara förbruten, och delas emellan Angifwaren, dem som klagan äger, och de sjöfarande fattige til tresktiptes; dock må Försäkraren, som der af intet wetat hafwer, behålla för sit omak twå Mark af hwarje hundrade Daler, dem han försäkrat hade.

différens lieux, plusieurs assurances sur la même marchandise ou sur la même portion de navire, à peine de nullité; la première assurance sera toujours préférée dans ce cas, et la dernière sera annulée en ce qu'il y aura d'excédant : mais la prime promise à l'assureur sera payée par forme d'amende et distribuée en parties égales entre le dénonciateur, le plaignant et les pauvres mariniers. Néanmoins l'assureur de bonne foi pourra garder pour sa peine deux marcs par chaque cent qu'il aura assuré.

§ 1. Hwar någon list, swik, eller bedrägeri wid försäkrande föröfwar, hwem hälst det wara må, den skal icke allenast ingen nytta der af hafwa at åtnjuta, utan än då wara skyldig at upråtta all hinder och skada som någrom der af hända kan, jämwäl deß utan täla och undgälla det straff på sin ägendom, kropp, åra eller lif, som hans mißgerning må wärd wara.

§ 1. Celui qui aura commis quelque ruse, fraude ou tromperie, en assurant quelque objet que ce soit, n'en aura aucun profit; mais, au contraire, il sera tenu de rembourser tout le tort ou le dommage qui pourra en résulter, et, de plus, il sera passible de telle punition dans sa fortune, son corps, son honneur ou sa vie, que ce crime entraînera.

Cap. VII.

Om den Fara en Försäkrare bör swara til.

All skada, som händer Skep eller gods, det försäkrat år, igenom storm, owäder eller annor tilfällen, at det förgås eller förderfwas, den böre Försäkrarene swara til, och den upråtta, hwar för sin andel, efter markatale. Til sjökast, eller de skador som ringa äro och icke högre stiga än til en Daler af hundrade, eller de der komma öfwer Skep eller gods i och af sig sjelf, utan någon utwärtes tilfallen olycka, år ingen Försäkrare skyldig at swara til.

Chapitre VII.

Des risques dont les assureurs seront responsables.

Les assureurs, chacun en proportion de sa part, supporteront et rembourseront toutes les avaries arrivées au navire et aux marchandises assurés, par l'effet de tempêtes, orages ou tous autres événemens semblables. Mais aucun assureur ne sera tenu de répondre d'un jet ou d'une avarie menue, qui ne montera pas à un pour cent, ou de ce qui arrivera au navire et aux marchandises par leur vice propre, sans avoir été occasioné par un accident extérieur.

§ 1. Denna Försäkrarens fara warar, och råknas honom til last och answar, ifrån den stund som det försäkrade godset kommer på bron och lasteplassen, eller föres i någon båt at blifwa inskeppat, och til deß det åter kommer i den hamn det åmnat war, och der oskadt afskeppat blifwer.

§ 1. Le risque des assureurs sera à leur charge et responsabilité, et durera depuis le moment où la marchandise sera arrivée sur le port ou le lieu du chargement, ou depuis qu'elle sera portée dans des canots pour l'embarquement, jusqu'à ce qu'elle soit entrée dans le port de destination et qu'elle y soit déchargée saine et sauve.

Cap. VIII.

Om Försäkring som görs sedan Skep är i sjön, eller skada händ är.

Alle de försäkringar som ingås, tre månader sedan Skep är affeglat til någon ort innom Europa eller stranden af Barbariet och der omkring, eller ock sex månader til någon annan ort widare afslägen, de äro ogille och utan kraft; med mindre den försäkra låter, gifwer först warning der om til Försäkraren, och sielfwe försäkringen sedan med de wilkor slutes, at hon ändå hållas skal, ehwad der onda eller goda tiender afkomma.

§ 1. Nu kan Skep eller gods som försäkras någon olycka wara händ wid samme tid som företald är, och den försäkra låter hafwer ingen wetskap derom, då ware försäkringen icke deß minder gill. Men är det så lång tid emellan det olyckan hände och försäkringen gjordes, at den som försäkra låt kan af alle omständigheter pröfwas, at hafwa der af weta kunnat, då skal derföre hållas, at han der af wetat hafwer, och försäkringen alt så wara kraftlös; utan hon uttryckeligen med de wilkor ingången är, antingen onda eller goda tiender inkomma, då den för god och gill wara bör; med mindre, den som försäkra låt, kan fulleligen öfwertygas, at hafwa af olyckan wetat, eller ock, at han wägrar der på ed gånga, at han det förr ej wiste, der så fordras.

Chapitre VIII.

Des assurances qui seront conclues après que le navire et les marchandises seront entrés en mer et après que l'avarie aura été éprouvée.

Seront nulles et sans force, toutes assurances conclues trois mois après que le navire a fait voiles pour un lieu d'Europe, des côtes de Barbarie ou des environs, ainsi que celles qui seront conclues six mois après que le navire aura mis à la voile pour un lieu plus éloigné; excepté quand l'assuré en aura prévenu l'assureur, ou quand l'assureur aura conclu l'assurance avec la stipulation qu'il sera responsable en cas de bonnes comme de mauvaises nouvelles.

§ 1. S'il étoit survenu quelque malheur au navire ou aux marchandises assurés dans le temps susmentionné, sans que l'assuré en eût eu connoissance, l'assurance sera néanmoins valable. Mais quand il s'est écoulé entre l'avarie et l'époque de l'assurance assez de temps pour qu'on puisse, d'après l'appréciation des circonstances, conclure que l'assuré en a eu connoissance, il sera réputé l'avoir eue, et l'assurance sera nulle si elle n'est pas conclue avec la stipulation de bonnes ou mauvaises nouvelles, auquel cas elle sera valable, à moins qu'on ne puisse parfaitement prouver à l'assuré qu'il avoit connoissance de l'événement, ou qu'il ne refuse de prêter le serment qu'il n'avoit pas cette connoissance.

Cap. IX.

Om Resan ändras emot Försäkrings Brefwet.

Ej må någon Skeppare förändra sin ansatte resa, eller segla til andre orter än i försäkrings brefwet förenämd är, utan någon oundwikelig nöd twingar honom. Bjuder den som hafwer försäkra låtet, honom sådant at göra, ware försäkringen om

Chapitre IX.

Si le voyage est changé contre la teneur de la police.

Nul patron ne pourra changer de voyage ou aller à un autre lieu que celui qui est désigné dans la police, à moins qu'il n'y soit contraint par un besoin inévitable. Si l'assuré lui commande de le faire, l'assurance sera nulle; mais s'il le fait de son propre chef, l'assurance conservera sa force, et l'assureur

intet. Men gör han det af sig sielf, då stånde försäkringen, och Försäkraren söke Skepparen för den skada som derigenom kan händ wara.

exercera contre lui son recours pour le dommage qui en sera résulté.

Cap. X.

Om Tiender som inkomma af försäkrat Skep och gods.

Hwar någor Skep eller gods hafwer försäkra låtet, den skal efter handen, som tiender derom inkomma, låta dem kunniga genom Mäklaren eller någon annan wiß man til alle, eller måstadelen af dem, som der å orten försäkrat hafwa. Och ware Mäklare eller andre, som det kunniga förbudne samme tiender noga at upskrifwa och antekna.

Chapitre X.

Quand on reçoit des nouvelles des effets assurés.

Celui qui aura fait assurer un navire ou des marchandises transmettra successivement, par un courtier ou un autre homme sûr, les nouvelles qu'il aura reçues, à l'assuré ou au plus grand nombre des assureurs demeurant dans le lieu. Le courtier ou les autres personnes chargées de faire cette notification seront tenus de mettre par écrit et d'annoncer exactement les nouvelles.

Cap. XI.

Om Försäkringe Lönens årlåggande.

Thwad lön, som emot någon försäkring utfästes, den skal då strax årlåggas när försäkrings brefwet underskrifwes, antingen för hela resan eller ock så månge månader, som försäkringen lyder uppå. Sker det icke, då ware försäkringen ogill och om intet. Dock är försäkringen gjord öfwer fram- och åter-resan tillika, då skal lönen för fram-resan allenast strax betalas, men den andre helften för åter-resan så snart Skeppet återkommer. Försummas det, gifwe då ränta til Tolf af Hundrade om året, at räkna ifrån förfalle dagen och til deß betalningen fullgöres.

Chapitre XI.

Du paiement de la prime d'assurance.

Aussitôt que la police sera signée, l'assuré sera tenu de payer la prime promise pour le voyage entier, ou pour tant de mois, selon que l'assurance est stipulée, faute de quoi l'assurance sera nulle et non avenue; mais si le contrat d'assurance est fait pour l'aller et le retour, il ne paiera sur-le-champ que la prime pour l'aller; l'autre moitié pour le retour sera due seulement après que le navire sera revenu. En cas de retard, il en paiera l'intérêt à raison de douze pour cent par an, à compter du jour de l'échéance, jusqu'à ce que le paiement soit effectué.

Cap. XII.

Om skada händer, huru den skal betalas.

Nu kommer Skep eller gods som försäkrade äre på skada, blifwa borta af fiende eller sjö-röfware uptagne eller eljest förlorade, utan hopp at återfås; då må samme Skeps eller gods ägande öfwerlåta det åt Försäkrarne, hwilke ändå skole hafwa tre

Chapitre XII.

De quelle manière les avaries éprouvées seront payées.

Quand un navire ou des marchandises assurés éprouvent des avaries, soit qu'ils aient été pris par des ennemis ou des pirates, soit qu'ils se perdent d'une autre manière, sans qu'il y ait espérance de les recouvrer, le propriétaire de ce navire ou de ces marchandises doit en prévenir les assureurs, auxquels alors

månaders tid, sedan Skeps eller gods förlorande dem kungjort är, at se sig om betalningen, som dem emellan efter markatale fördelas, och då strax årläggas skal, når den tiden ute år. Den det ej gör, gifwe rånta derföre, en af hundrade för hwarje månad han der med dröjer.

§ 1. Nu klagar den öfwer drögsmål som hafwer försäkra låtet, hafwe då Råtten wåld at förut tilhålla Försäkrarne at insåtta i Råtten så många penningar, som den Försäkrade för sin skada med råtta fordrar; och hafwe han sedan makt at taga de nedsatte penningarne til sig, der han wil, och Borgen ståller at gifwa dem fult igen med rånta tolf af hundrade om året, om så framdeles tilbår. Dock skal ingen påläggas någre penningar således at insåtta, förr ån han alle sin Wederparts skål förnummit, och laglig tid haft der på swara, och at Råtten wist wet det samma Skep eller gods war i behåld då det försäkrat blef: ty at ingen försäkring bör gålla öfwer något, som allaredo witterligen borta och förlorat war.

sera accordé un terme de trois mois après que la perte du navire ou des marchandises leur aura été notifiée, pour aviser au paiement, le répartir proportionnellement entre eux, et payer aussitôt que le terme sera échu. Celui qui sera en retard paiera l'intérêt de un pour cent par mois, durant ce retard.

§ 1. Quand l'assuré forme une demande pour cause de retard, le tribunal peut contraindre les assureurs à déposer autant d'argent que l'assuré a droit d'en demander pour le dommage éprouvé; il pourra ensuite retirer l'argent déposé en donnant caution qu'il le rendra avec l'intérêt de douze pour cent, s'il y a lieu. Mais nul ne pourra être contraint à déposer des deniers de cette manière, avant qu'il ait connu toutes les prétentions de son adversaire, et que le terme qui lui appartient de droit pour y répondre soit échu : il faut aussi que le tribunal soit bien convaincu que le navire se trouvoit en bon état lorsqu'il a été assuré; car aucune assurance n'a de valeur quand on avoit connoissance, lors de la stipulation, que l'objet assuré étoit déjà perdu.

Cap. XIII.

Om tiden innom hwilken et Skep åtskillige fall må hållas för förlorat.

Nu år Skep affeglat til någon ort innom Europa eller stranden af Barbariet, och komma inga tiender der ifrån på år och dag, sedan det affeglat år, blifwe då hållet för förlorat; så at Åganden sådant Försäkrarenom tilsåga, och tre månader der efter sin betalning fordra må. Men år orten, dit Skeppet gå skulle, långre bort och utom Barbariet belågen, ware då Åganden skyldig wånta tu år efter tiender, förr ån det för förlorat hållas skal. Blifwer något Skep eller gods det försäkrat år, utrikes tagit i beslag eller eljest odugeligit at fortsåtta sin resa, hånder det innom Europa eller Barbariet, då må Åganden samma Skep eller gods icke upsåga, förr ån ser

Chapitre XIII.

Des délais dans lesquels un navire pourra en différens cas être réputé perdu.

Quand un navire a fait voiles pour quelque lieu d'Europe ou pour la côte de Barbarie et de Mauritanie, il sera réputé perdu si l'on n'en reçoit aucune nouvelle dans l'an et le jour; le propriétaire pourra notifier le fait à l'assureur et demander son paiement trois mois après. Mais quand le lieu pour lequel le navire est parti est situé plus loin et au-delà de la côte de Barbarie, le propriétaire doit attendre deux ans depuis les dernières nouvelles, avant de pouvoir le prétendre perdu. Quand un navire ou des marchandises assurés sont saisis hors du royaume, ou empêchés d'une autre manière de continuer le voyage, et quand cela est arrivé dans l'Europe ou sur la côte de Barbarie, le propriétaire ne peut les abandonner que six mois après qu'il l'a annoncé à l'assureur; mais quand cela est arrivé plus loin, il doit attendre douze

månader om åre, sedan det Försäkrarenom kungjort blef; men händer det der utom, töfwe då dubbelt längre. Dock ware Äganden imedlertid ej förbudet, at göra sig hos Försäkraren på alle fall förwissat om betalningen genom pant, Borgen eller annat medel, der han skäligen åtnöjes. Skulle ock Äganden eller Försäkraren hafwa tilfalle innom företalde tid at öfwersätta godset i annat Skep och det frälsa låta, hafwe der makt til; och ware Försäkraren, der han det gör, sedan icke pliktig at swara til mer än den öfrige kostnaden af öfwerförslen med skada der wid kan åkomma. Dock är det försäkrade godset förderfweligit, såsom Win, Frukt, Spannemål eller annat slikt, då är Äganden icke skyldig företalde tid af helt eller halft år at afwänta utan må strart, som han det til fleste af Försäkrarene hafwer kungjort, fullfölja sin sak emot dem, lika som då skada wiß är.

mois; néanmoins il sera permis au propriétaire de prendre ses sûretés pour l'époque du paiement, en exigeant de l'assureur une hypothèque, des cautions ou d'autres moyens qui pourront le garantir équitablement. Si, dans cet intervalle, le propriétaire ou l'assureur peuvent parvenir à faire transporter par un autre navire et à conserver les marchandises, cela leur sera permis, et l'assureur ne sera plus alors responsable que des frais du transport et des avaries qui pourront être éprouvées à cette occasion. Mais si les marchandises assurées sont périssables, comme du vin, des fruits, du blé ou autres objets semblables, le propriétaire ne sera pas tenu d'attendre les termes prescrits de six mois ou d'un an; il pourra, aussitôt qu'il aura notifié sa demande au plus grand nombre des assureurs, y donner suite, comme si la perte étoit incontestable.

Cap. XIV.

Om Skeps wärdering då det förgås efter en lång resa.

Nu kan Skep, som på en lång resa hafwer försäkrat warit, wid deß fulländande lida skada och förgås, sedan det af seglande slitit och illa farit är, då äro Försäkrarene icke pliktige det högre at betala, än som gode män säga det wärdt warit, då det förgicks, de det sedt, eller eljest af deß beskaffenhet wiß kunskap hafwa kunna, oaktadt för hwad summa som de i förstone måge hafwa teknat, antingen det för hela Skeppet eller en del der af skedt är.

Chapitre XIV.

De l'estimation d'un navire qui sera perdu dans un voyage lointain.

Un navire, assuré pour un voyage lointain, pourroit, en faisant le voyage, éprouver du dommage ou se briser, après que déjà il étoit endommagé; alors l'assureur ne sera tenu de payer que ce que statueront sur sa valeur, au moment de la perte, des hommes probes qui l'ont vu en ce moment ou qui avoient une connoissance exacte de son état. Il sera indifférent, dans ce cas, pour quelle somme l'assurance a été faite, que ce soit pour le navire entier ou seulement pour une portion.

Cap. XV.

Om Försäkringe Lönens återgifwande.

Låter någor försäkra Skep eller gods och antingen åtrar sedan hela resan, eller ock inskeppar mindre gods än som försäkrat är, i tolike fall är Äganden, som sit försäkra låt, skyldig innom fyra månaders tid, at

Chapitre XV.

De la restitution de la prime d'assurane.

Si quelqu'un a fait assurer son navire ou ses marchandises et ne leur fait pas faire le voyage, ou s'il charge moins qu'il n'a fait assurer, il sera tenu d'en donner connoissance à l'assureur dans l'espace de quatre mois, et de réclamer en entier ou en partie la prime,

gifwa sådant Försäkraren tilkänna, och den utgifne lönen åter fordra, antingen hel eller til en del, efter som faran derigenom är återwänd eller mindre blifwen. Dock må Försäkraren för sit hafde omak korta och innehålla twå Mark af hwarje hundrade Daler, som han såleds gifwer igen, för det omak skul, han med sit in- och af- skrifwande haft hafwer.

selon que le risque a cessé ou est seulement diminué. Mais l'assureur gardera et déduira deux marcs de chaque centaine de thalers qu'il restituera de cette manière, pour la peine qu'il aura eue d'inscrire sur ses registres et de rayer la convention.

Cap. XVI.

Om Försäkrings upsägelse, i fall Försäkraren felar och ej orkar betala.

Felar någor Försäkrare i sin räkning, så at han af hwarjehanda händelse blifwer fattiger och orkar ej betala, då må den som försäkra låt, upsäga samma försäkring, och andre Försäkrare i stället antaga efter som han af Skep eller gods gode eller onde tiender hafwa kan: allenast at sådan upsägelse sker inför dem, som öfwer den oförmögne och afträdande Försäkrarens gods til Föreståndare satte äre. Och skal der med försäkrings lönen, som upburen war, falla samtlige Skuldfordrarom til godo. Dock funnes det sedan, at det försäkrade Skep eller gods förgånget eller skadat woro, förr än någon ny försäkrare kunde wara antagen, då skal Äganden, som sig försäkra låtit, hafwa lika rätt med de andre Gäldkräfwande til den första Försäkrarens ägendom, at göra sig sin skada efter förskrifning betalt, om han så wil; eller öfwerdrage samma rätt til de nye Försäkrarene, och låte dem det utsöka, som de bäst gitte, til sin egen wedergälning.

Chapitre XVI.

De la résolution de l'assurance quand l'assureur fait faillite et ne peut payer.

Quand un assureur fait faillite par une cause quelconque, de manière qu'il soit hors d'état de payer, l'assuré peut rompre le contrat d'assurance et faire assurer par d'autres assureurs, d'après les bonnes ou mauvaises nouvelles qu'il aura reçues du navire; mais cette renonciation devra être faite devant les administrateurs de la fortune de l'assureur insolvable, et la prime déjà reçue sera distribuée entre tous les créanciers. S'il se trouve dans la suite que le navire ou les marchandises assurés étoient perdus ou avariés avant qu'on eût engagé un autre assureur, le propriétaire de ces choses assurées aura les mêmes droits que les autres créanciers sur les biens du premier assureur, pour se faire indemniser de la perte qu'il a éprouvée, conformément à la police, ou, si cela lui convient, il cédera au nouvel assureur le droit de poursuivre le recouvrement de son indemnité le mieux qu'il pourra.

Cap. XVII.

Om laga tid at tala på Sjöskador och Försäkringar.

Nu får någor Rätt at tala å annor, förmedelst försäkrings bref, eller någon sjöskada, som öfwer Skep och gods gå och delas bör, den skal det göra innan halft an-

Chapitre XVII.

Du délai de demande, pour ce qui concerne les avaries et les assurances.

Celui qui voudra former une demande en vertu d'une police d'assurance, pour être indemnisé d'une avarie éprouvée par un navire ou des marchandises, devra la former

nat är sedan skadan, der han åtala wil, händ är, så framt den är timad innom Europa eller stranden af Barbariet; men är skadan händ der utom, hafwe då tid på tre år. Försummas den tiden som företald är, så at skadan der innom hwarken til Rätta eller under gode män förd blifwer, då är han försuttin, och hafwe der ingen åtalan widare kraft.

dans l'an et six mois après que sera arrivé le dommage pour lequel il réclame une indemnité, lorsque ce dommage est arrivé en Europe ou en Barbarie; mais si le dommage a été éprouvé plus loin, il aura trois ans de délai. S'il laisse écouler le temps prescrit, de manière qu'il n'ait pas formé sa demande en réparation du dommage devant un tribunal ou des arbitres, il sera déchu de son droit et ne pourra plus élever de prétentions.

CAP. XVIII.

Om Försäkringar til Lands och friskt Watn.

Hwad ofwantalt är förstås allena om de försäkringar som öfwer haf och salt-sjö göras och ingås. Men wil någor låta försäkra sit gods som öfwer land eller friskt watn sändt blifwer, stände sådant til Köpmannens och Äganderness eget aftal, antingen det skrifteligen eller mundteligen sker, dock at der witnen til äre, och at Äganden altid behåller tiondedelen af godses wärde på sin egen fara.

§ 1. Formän och Skeppare på slike Fartyg, må sjelfwe icke försäkra något gods; ej heller låta försäkra sina Skutor, Wagnar, Slädar, Kärror eller Hästar, utan til halfparten af deras wärde. Men Frakt och Forlön må icke försäkras. Handlar någor der emot, hafwe förwärkat altsammans til treskiptes, Aaklagarenom, Angifwarenom och dem Fattigom å samma ort.

§ 2. Wil någor söka annor för skada, som til lands eller friskt watn händ är, göre det innan år och dag, eller hafwe förgjort all sin rätt i tolike mål.

CHAPITRE XVIII.

De l'assurance pour un voyage de terre ou sur des fleuves.

Tout ce qui est dit ci-dessus ne sera appliqué qu'aux voyages faits sur mer et dans des eaux salées. Mais si quelqu'un veut faire assurer des marchandises qu'il envoie par terre ou par des fleuves, le marchand et le propriétaire en conviendront par écrit, ou de vive voix, en présence de témoins, et le marchand devra toujours avoir à son propre risque la dixième partie de la valeur des marchandises.

§ 1. Le voiturier ou le maître d'une barque fluviatile ne pourra assurer des marchandises. Il pourra faire assurer la moitié de la valeur de ses nacelles, voitures, traîneaux, charrettes ou chevaux; mais le prix de transport ne pourra être assuré. Celui qui contreviendra à cette prohibition perdra le tout; la valeur en sera distribuée par tiers entre le plaignant, le dénonciateur et les pauvres mariniers du lieu.

§ 2. Quiconque voudra former une action contre un autre pour des dommages éprouvés par terre ou sur un fleuve devra le faire dans l'an et le jour, sinon il sera déchu de son droit (1).

(1) J'ai expliqué ci-dessus, page 181, les motifs qui m'avoient empêché d'accompagner ce titre de notes du même genre que celles qui accompagnent les autres titres. On peut, au surplus, lire avec fruit le chapitre v du livre II de l'ouvrage de Loccenius, *De jure maritimo,* composé à une époque où la sixième partie du code de 1667 n'étoit point encore modifiée par la loi du 20 octobre 1750. Si on désire étudier plus à fond la législation suédoise sur les assurances, il faut consulter l'ouvrage de M. Flintberg, intitulé Anmärkningar till Sweriges Rikes Sjö-lag, Stockholm, 1815. Cet ouvrage a été traduit en allemand par Hagemeister.

SEPTIÈME PARTIE.

Ammiralskaps-Balk.

Cap. I.

Om at Skeppare skola wärja sig.

Ej skal något Swenskt Skep tilstädja, at et främmande lägger ty om bord, under hwad sken det helst wara må, antingen at bese deß sjöbref, eller waror, eller at tala med någon der på, utan sådant af Kongl. Maj:t med någon annan Konung eller Stat genom wisse fördrag samtyckt och förafskedat woro. Gör någon Skeppare häremot, och timar skada af på Skep eller gods, ware skyldig de at återgälda emedan gods hans tilräcker. Bjuder ock något främmande Skep til at tränga igenom med wäld, sätte sig då med all magt der emot, och läte intet til, som kan lända til förringande af Sweriges Kronos Höghet, eller deß egne Skeps och gods fara och förderf. Blifwer något Skep fiendtligen angripit af röfware eller fiende, och kan wärja sig, men gör det icke, är Skepparen sjelf wällande, miste äran sin, och ware aldrig trodd at föra något Swenskt Krono- ech Köpmanna Skep mera. Men faller skulden på någon af Skepsfolkene, så at Skep eller gods pröfwes för hans skul wara skadat, eller borto blifwit, den så skyldig är, blifwe slagen mid stupone, eller löpe gatulopp och ware sedan flyktig ur Riket på fem år.

Des Voyages de conserve (1).

Chapitre Ier.

Comment un patron doit se défendre.

Nul navire suédois ne permettra qu'un étranger l'aborde, sous tel prétexte que ce soit, ni pour visiter son passe-port maritime et ses marchandises, ni pour parler à quelqu'un, à moins que Sa Majesté n'en soit convenue et ne l'ait agréé dans des traités avec un autre souverain ou état (2). Si un patron contrevient à cette défense et que les marchandises ou le navire en éprouvent du dommage, il sera tenu de le réparer autant que ses biens pourront y suffire. Quand un navire étranger entreprendra de l'aborder de force, il se défendra de tout son pouvoir et ne permettra rien qui soit au détriment de la couronne de Suède ou qui mette en danger son propre navire et les marchandises. Quand un navire attaqué par des pirates ou des ennemis peut se défendre et ne le fait pas, le patron en faute perdra l'honneur, et on ne lui confiera plus le commandement d'un navire de la couronne, ni d'un navire de commerce. Mais si un homme de l'équipage en est la cause, de manière qu'on puisse démontrer que le navire et les marchandises ont éprouvé des dommages ou qu'ils ont été pris par sa faute, le coupable sera passé par les verges et exilé du royaume pour cinq années (3).

Cap. II.

Om Ammiralskap.

Nu äre några Swenske Skep tilhopa i en hamn, In- eller Utrikes, och blifwa tillika tädan segelfärdige, ware då skyldige at

Chapitre II.

Des voyages de conserve.

Quand plusieurs navires, réunis dans un port du royaume ou de pays étrangers, mettent à la voile en même temps, ils sont

(1) Voir sur les anciens principes relatifs au droit de visite, ce que j'ai dit t. II, page 303, note 4.

(2) Il a été fait en 1672 une ordonnance, dont Loccenius a donné la traduction latine, page 111, concernant les devoirs des navires de l'état envers les navires convoyés; elle ne rentre point dans mon plan.

(3) Le fond de ce chapitre a été emprunté aux articles 29 du titre IV et 3 du titre XII du recès anséatique de 1614.

göra följe och Ammiralskaper tilhopa, så långe de kunna och deras resa räcker och hjelpa hwarannan, i all den fara som dem möta kan.

§ 1. I alle slike Ammiralskaper ware så gilt det mundtligen som det skrifteligen slutes och handlas.

tenus de faire voyage de conserve autant qu'ils pourront et que leur destination le permettra; et ils s'assisteront mutuellement dans tous les dangers qu'ils pourront courir.

§ 1. Toute convention verbale ou par écrit qui sera intervenue au sujet d'un voyage de conserve sera fidèlement exécutée (1).

Cap. III.

Om sätt huru Ammiralskap göras skal.

Nu komme Skeppare tilhopa och wilja Ammiralskap sluta, hwad kostnad då görs i förtäring eller annat, det skal af allom, som tilstädes äre, lika dragas och gäldas.

§ 1. De störste och wärdbareste Skeppen skola då tillika med deras Skeppare, föreställas til Ammiraler, Vice-Ammiralen och Majorer för dem andre, hwilke dem följa och lydno stånda skole.

§ 2. De kallas wärdbare Skep, som föra fjorton stycken och deröfwer, af järn eller metall.

§ 3. Hafwer något Skep mindre stycken til talet, hwilka likwäl i swärheten gå up lika emot de Skep som förer de minste fjorton stycken, det skal i upbörd njuta halft så mycket som det andre, hwilket de minste fjorton stycken inne hafwer. Alle Skep hwilkes stycken wäga allenast til och öfwer helften emot de minste fjorton, de skole icke njuta något i upbörd, ej heller wara skyldige något at utgifwa. Men de som antingen inge stycken föra, eller ock föra dem under berörde helften de hållas för obewärde Skep, och måste alla wara i utgift til de andre wärdbare Skeppen, som i Flottan äre.

§ 4. Denna utgiften skal måtas efter som resan är til; nämligen, emellan Östersjön och Nederland, en half Daler af Hundrade; emellan Östersjön och Canalen twå tredjedels Daler af Hundrade; och ifrån Öster sjön til de orter på hin sidan Canalen, eller tilbaka igen, en af hwart Hundrade, räk-

Chapitre III.

De la manière dont on doit faire un voyage de conserve.

Quand plusieurs patrons se réuniront pour faire un voyage de conserve, tous ceux qui en feront partie acheteront et paieront ensemble ce qu'il faudra consommer ou dépenser de toute autre manière pour le but commun.

§ 1. Les navires les plus grands et les mieux armés, ainsi que leurs patrons, seront mis à la tête, comme amiraux, vice-amiraux et majors; et les autres devront les suivre et leur obéir.

§ 2. On entend par navires armés ceux qui portent quatorze canons ou plus, de fer ou de métal.

§ 3. Un navire qui aura un moindre nombre de canons, lesquels cependant, par leur force, équivaudroient à un armement de quatorze, n'aura que la moitié des avantages accordés à un navire qui portera quatorze canons, quoique d'un moindre calibre. Les navires dont les canons auront seulement la moitié ou plus que la moitié de force de quatorze canons de petit calibre ne recevront rien, et ne paieront rien. Mais ceux qui n'ont aucun canon, ou moins que la moitié mentionnée, seront réputés navires non armés, et paieront une rétribution aux navires armés.

§ 4. Ces dépenses seront réglées suivant les lieux où le voyage se fait; ainsi on paiera, entre la Baltique et les Pays-Bas, un demi-thaler pour cent, entre la Baltique et le détroit deux tiers de thaler pour cent, et entre la Baltique et des lieux plus éloignés que le détroit ou le retour, un pour cent. Ces frais seront supportés proportionnellement par le

(1) Le chapitre CCXLI [286] du Consulat contient des dispositions analogues; on peut aussi le comparer, ainsi que les chapitres suivans, au titre VII du recès anséatique de 1614.

nandes sådant lika öfwer Skepp och gods efter markatale. Ingen ware skyldig at göra Ammiralskaper eller något at gifwa innom Östersjön och Öresund, utan krig upkommo, då de obewärde skola gifwa innom Sundet en fjerdedel, men utom och til Götheborg en tredjedel af Hundrade.

§ 5. Af denna utgift skal först aftagas den skänk och gåfwo som hele Flottan efter deß storlek åt Ammiralen, Vice-Ammiralen och Majoren, förära wilja, för det de Flaggan föra. Det öfrige skal sedan delas emellan de wärdbare Skeppen efter storlek af hwars och ens stycken.

navire et les marchandises. Nul ne sera tenu de faire un voyage de conserve ou d'en supporter les frais dans la Baltique et l'Oresund, excepté en cas de guerre. Alors les navires non armés paieront dans le Sund un quart pour cent; mais en dehors et jusqu'à Gothembourg, un tiers pour cent.

§ 5. Sur ces contributions, sera pris d'abord le don ou présent que toute la flotte, d'après sa force, veut offrir à l'amiral, aux vice-amiraux et aux majors, pour avoir porté le pavillon. Le reste sera réparti entre les navires armés, en proportion de la grandeur des bouches à feu de chacun.

Cap. IV.

Om wärdering af Skep, gods och stycken.

För större riktighet skul i utgift och upbörd, samt alle fall som hända kunna, skal wärdet af hwarje Skep räknas, efter som måste Skepparene under Ammiralskapet der öfwer inståmma. Är Ammiralskapet för starkt, så skal Ammiralen utwälja 3 de förståndigaste Skepparene der under, och dem samma wärdering förtro. Wärdet af godset som inskeppat är, skal räknas efter förteckningen af hwars och ens ladning. Så skole ock berörde tre Skeppare ransaka om swårheten och wikten af hyckerne som i Flottan äre. Och hafwe ingen makt at qwälja det som af dem således görs.

Chapitre IV.

De l'estimation du navire ou des marchandises et des canons.

Pour plus grande exactitude dans les dépenses et les recettes, et pour remédier à tout incident, la valeur de chaque navire sera estimée d'après le consentement de la pluralité des patrons qui font le voyage de conserve. Quand le nombre de navires qui voyagent de conserve sera considérable, l'amiral choisira trois patrons entre les plus éclairés, auxquels il confiera cette estimation. Le prix des marchandises chargées sera calculé d'après le registre de cargaison de chacun. De même, les trois patrons nommés examineront le poids et le calibre des canons qui seront dans la flotte; et nul ne pourra s'opposer à ce qu'ils feront de cette manière.

Cap. V.

Om elds förande.

När natt är, skole de wärdbare Skeppen ymse om hwar annan hafwe lyctån och eld uti, at hela Flottan må så mycket bätre blifwa samman.

Chapitre V.

Qui doit porter le fanal.

Dans la nuit, les navires armés porteront successivement le fanal ou la lumière, pour que toute la flotte puisse mieux rester rassemblée.

Cap. VI.

Om deras straff som intet göra eller ock öfwergifwa gjordt Ammiralskap.

Drifter sig något Swenskt Köpman-Skep

Chapitre VI.

De la punition de ceux qui ne vont pas de conserve ou qui quittent la flotte.

Si un navire de commerce suédois, allant

åt segla til och ifrån de orter der Ammiralskap fordras, och kan det göra utan någon sin skada och försummelse, och gör det icke, deß Skeppare skal för motwilja böta hwarje gång han det försummar, sex Mark för hwar Last som hans Skep stort är, Angifwarenom, dem fattige sjöfarande och Aaklagaren til treskiptes. Nu hafwer någor gjordt Ammiralskap, och skiljer sig sedan derifrån motwilligt wis, hemligen eller uppenbarligen, den böte icke allenast sex Mark af hwar Last, dem fattige sjöfarande, Aaklagaren och samtelige dem andre Skeppare, som Ammiralskap hållet hafwa, til treskiptes, utan drage ock deß utan sjelf all skada som honom af fiende eller röfware sedan hända kan, så at ej heller sjelfwe Köpmans godset, som de hafwa om bord, derföre undgälla må, och ware icke deß mindre skyldig at efter markatale gälla den skada som dem androm under Ammiralskapet af fiende eller röfware kan wara tilfogat.

dans un lieu ou venant d'un lieu où il est invité à voyager de conserve, peut le faire sans dommage ni retardement, et ne le fait pas, le patron paiera, chaque fois qu'il le négligera par entêtement, une amende de six marcs par chaque laste que son navire peut porter. Cette amende sera répartie également entre le dénonciateur, les pauvres mariniers et le plaignant. Celui qui, étant convenu de voyager de conserve, quittera la conserve ouvertement ou clandestinement, paiera une amende de six marcs par laste; elle sera distribuée également aux pauvres mariniers, aux plaignans et aux navires qui n'auront pas violé la convention. Il supportera encore seul tout dommage qu'il éprouvera par des ennemis ou des pirates, de manière que les marchandises qu'il aura chargées n'en aient rien à supporter; et il n'en sera pas moins tenu de concourir à réparer le dommage fait par des ennemis ou des pirates, aux navires qui voyagent de conserve.

Cap. VII.

Om skada som under Ammiralskap sker.

Lider et Skep eller flere som uti följe och Ammiralskap tilhopa äre, någon skada af fiende eller röfware, den skal hela Flottan swara til, efter markatale som hwart Skep med deß gods må wärdt wara.

Chapitre VII.

Du dommage arrivé dans un voyage de conserve.

Toute la flotte sera responsable, en proportion de la valeur de chaque navire avec ses marchandises, de tout dommage fait par des ennemis ou des pirates, à un navire qui fait partie de la conserve.

Cap. VIII.

Om priser och deß delning.

Nu blifwer et ensamt Skep, eller ock flere under et Ammiralskap, antastade af någon fiende eller sjöröfware, och kunna dem öfwerwinna och i sit wäld bringa, före dem då up i någon hamn, under Sweriges Krono eller deß Bunds-Förwanters, som det fogeligast ske kan, at der ransakas och för god pris förklaras. Sedan skal samma eröfrade Skep, et eller flere, gå alle de Skep til dels, som under samme Ammiralskap waret hafwa, eller om det af et särskildt Skep är

Chapitre VIII.

Des prises et de leur répartition.

Quand un seul navire ou plusieurs, faisant voyage de conserve, auront été attaqués par un ennemi ou un pirate qu'ils auront pu vaincre, et dont ils auront pu s'emparer, il sera conduit dans un port de la couronne de Suède ou de ses alliés, le mieux que faire se pourra, pour y être visité et déclaré de bonne prise. Les navires capturés de cette manière seront alors répartis entre tous les patrons qui ont voyagé de conserve. Lorsqu'une capture aura été faite par un navire particulier, elle sera répartie entre l'équipage,

upfört, då delas emellan deß Skepsfolk efter hwars och ens lön eller månads-penningar.

§ 1. Undsätter ock någon något Skep Swenske Undersåtare tilhörigt, som af fiende eller röfware allaredan tagit woro, njute af samma återtagne Skep och gods twå tredjedelar, och den öfrige tredjedelen blifwe Ägandenom återgifwen, oaktadt antingen det kort eller lång tid i fiende händer warit hafwer.

en proportion du salaire ou des gages mensuels de chacun.

§ 1. Celui qui reprendra un navire appartenant à des sujets suédois, capturé par des ennemis ou des pirates, aura deux tiers du navire et des marchandises reprises; et il rendra le troisième tiers aux propriétaires. On n'aura aucun égard au temps pendant lequel le navire aura été dans les mains de l'ennemi.

HUITIÈME PARTIE.

Skepmåla-Balk.

De la Juridiction maritime (1).

Cap. I.

Om i hwad Rätt sådana Skepsmål skole uptagas.

Alle mål, som af denne Sjölag härröra, såsom de måste deraf äre under Stads-Rätt hörande, så skole ock de samme det strax uti första Rätt, eller Instants, af Borgmästare och Råd sjelfwe uptagas, skärskådas och dömas: men skulle några upkomma å Lande, gånge då til Häradsting, som want är. Och skole Härads-Höfdingarne wara skyldige jämwäl utom de wanlige Tingsdagar at afhjelpa sådane saker som intet uppskof tåla kunna med mindre de til drögsmålet swara wele.

§ 1. Dock wore dermed Parterne icke företagit at ända sine twister igenom gode måns utwäljande, antingen til wänlig förlikning, eller fulikomligit utslag, der de så wilja och sin emellan samtycka, de mål allena undantagne, hwarom annat uttryckeligen kan stadgat wara.

Chapitre Ier.

Des tribunaux compétens pour les affaires maritimes.

La plus grande partie des affaires auxquelles ce droit maritime peut donner naissance, étant du ressort des magistrats des villes, les demandes y seront portées, instruites et jugées par le bourgmestre et le conseil en première instance. Celles qui naîtront à la campagne seront du ressort de l'avoyerie, suivant l'usage; et le juge sera tenu de prononcer sur les causes qui ne permettent pas de délais, même les jours qui ne sont pas ordinairement consacrés aux audiences, autrement il sera responsable du retard.

§ 1. Il sera toujours permis aux parties de terminer à l'amiable leur litige ou de le faire juger définitivement par des hommes probes, quand elles le voudront et qu'elles en seront convenues entre elles, excepté dans les cas pour lesquels la loi prescrit spécialement une autre manière de procéder.

Cap. II.

Om Kärande och Aaklagare.

Ingen skal Målsägandom kära sine afhän-

Chapitre II.

Des plaintes et accusations.

Celui qui a une plainte à former ne peut

(1) Il n'entre point en général dans mon plan de recueillir les lois relatives à la procédure; et je ne m'y décide que lorsqu'elles font partie d'un document qu'il seroit peu convenable de tronquer. C'est par ce dernier motif que je n'ai pas voulu supprimer le dernier titre du code de 1667; mais je n'y joindrai pas de notes.

da, der han sielf kära wil; men wil Måls-äganden icke sielf sin sak utföra, då äge Fiskalen klagan; och ware han pliktig, alle de mål, der ingen annan är åklagare uti, sig at antaga och til Rätta föra.

être empêché d'agir par lui-même. Mais, lorsque l'intéressé ne voudra pas agir directement, le fiscal devra poursuivre, et il en sera de même dans toute affaire où il n'y a pas d'autre demandeur.

CAP. III.

Om Stämnings utfordran, förrättande, wärkan och bewis.

Nu är twist manna emellom i desse mål upkommen, gånge då Kärande til Anhörigom rätt, och säge sak sin, hwad och til hwem han kära wil, och bedje så Stämning ut å den samma til näste dag, då Rätt hållas kan; dock så, at Swaranden der wid så lång tid unnes, som å hwar ort lagligen fordras.

§ 1. Stämning må så wäl mundtligen, som skriftligen ske, genom wisse utskickade; allenast at saken, der Swaranden förebjudes, tillika kungöres. Håller den sig undan som tilkäres, och kan ej sielf igenfinnas, låte då Stämningen afläggas i hus hans der han bor, och ware det så gilt som at han sielf tilstädes woro. Hafwer han sielf icke hus, och ingen eller wet hwar han wistas, blifwe då stämd genom öpet anslag at det allmänneligen läsas och kunnogas kan.

§ 2. Stämning är begynnelse och grundwal til följande Rättegång; fördenskul må ingen draga någon sak til annan Rätt, än der hon en gång lagligen är instämd; så är ock ingen förbunden at swara til annat mål, än der til han stämd är; och må ej heller något i saken ändras eller förnyas sedan stämning der i afgången är, utan blifwe alt fast och stadigt wid det stånd, det då finnes warit hafwa, så länge Rättegången warar, och til deß han fullkomligen ändas må.

§ 3. Nekar någor sig stämd wara, då skole utskickade framkomma, som stämning förrättat hafwe: de skole witna huru stämdt war, och efter deras witnesbörd urskiljas, hwad lagligen skedt är eller ej.

CHAPITRE III.

Des assignations, de la manière dont elles devront être faites et prouvées, et de leurs effets.

Lorsqu'il s'élève un litige en matières maritimes entre quelques personnes, le demandeur comparoîtra devant le tribunal compétent, exposera l'objet de la demande, le nom de celui contre qui il la forme, et requerra une assignation pour le plus prochain jour d'audience; mais le défendeur jouira toujours des délais prescrits par le droit de chaque lieu.

§ 1. L'assignation peut être donnée par personnes dignes de foi, de vive voix ou par écrit; mais l'objet de l'assignation doit toujours être annoncé au défendeur en même temps. Lorsque le défendeur se cache, est absent, et qu'on ne peut le rencontrer, on peut déposer l'assignation dans la maison où il demeure, et cela aura la même force que s'il eût été intimé en personne. S'il n'a pas de domicile, et si personne ne sait où le trouver, il sera assigné par une affiche publique, de manière que chacun puisse la lire et la faire connoître.

§ 2. L'assignation est le commencement et la base du procès, personne donc ne pourra entraîner une affaire devant un autre tribunal que celui où il est assigné dans les formes légales. De même, personne ne pourra être contraint à répondre dans une affaire pour laquelle il n'est pas assigné; personne encore ne pourra rien changer ou réformer dans sa demande après que l'assignation aura été donnée, mais tout restera ferme et immuable dans l'état où l'a mis l'assignation, tant que le procès durera et jusqu'à ce qu'il soit entièrement terminé.

§ 3. Lorsque quelqu'un niera qu'il ait été assigné, les auteurs de l'assignation paroîtront et prouveront de quelle manière cette assignation a été donnée; et sur leur témoignage, on jugera si l'assignation a été régulière ou non.

Cap. IV.

Om Stämnings försittande.

Blifwer någor rätteligen stämd, och kommer likwäl ej för Rätten den dag han warder förebuden, ej heller insickar någon som om hans laga förfall sanfärdeligen witna kan, hwarken förste, andre eller tredje gången han stämd är, böte hwarje gång tre Daler til twesiptes, Målsägandom och Rättenom: och blifwe saken icke deß mindre derefter företagen, och af de skäl skärskådat som Aakäranden da ter och framwiser. Göre samma skäl fyllest, efter ty saken är til, så at han med gilla bref eller witne sin talan lagligen bewisa kan, gånge då Dom der i och hafwe Swaranden ingen makt den yttermera at qwälja, utan han innan natt och år och med witnom betyga kan, sig sanne förfall haft hawfa: da han til åkäranden all skälig omkostnadt och skadestånd först betala, och sedan må hörd blifwa, der han sa begär. Nu äro half, och ej full skäl å Kärandens sida, hafwe ändå Rätten wäld at inrymma och ställa den twistige saken i Kärandens händer, och under deß wärjo, eller ock låta honom full pant derföre lagligen tilmätas, lämnandes Swaranden tid, natt och år at winna den igen, om han gitter. Men finnes Kärandens skäl aldeles ogille, då bör ej heller Swaranden med något betungas, medan sjelfwe saken swarar för honom i de fall.

§ 1. Nu kommer Swaranden tilstädes, och Aakäranden blifwer ute, förfalslös, böte han likasom Swaranden, och hafwe ingen makt widare at stämma i det mål, för än han skäligen förnöjer Swaranden den förorsakade omkostnad, samt ställer honom borgen til sakens utförande.

§ 2. Försummas stämnodagen af bägge, så at hwarken Käranden eller Swaranden sig infinna låta utan förfall ware både fallne til den del af böterne som Rätten tilkommer, men de sin emellan qwitte med hwar andre.

Chapitre IV.

Du défaut.

Lorsque quelqu'un est assigné en justice et ne comparoît pas au jour pour lequel il est assigné, sans avoir envoyé une personne qui puisse attester qu'il en est essentiellement empêché, que ce soit à la première, à la seconde et à la troisième assignation qu'il néglige cette précaution, il paiera chaque fois une amende de trois thalers, dont moitié sera pour le tribunal et l'autre pour le demandeur. On ne s'occupera pas moins de l'affaire, et on la jugera d'après les preuves fournies par le demandeur. Si les preuves sont suffisantes et si l'affaire est de telle sorte que la prétention puisse être légitimement prouvée par des écrits valables et des témoins, la condamnation sera prononcée, et le défendeur ne pourra aucunement l'attaquer, à moins qu'il ne prouve, dans l'an et le jour par des témoins, qu'il a été réellement empêché de se présenter; alors, il indemnisera d'abord le demandeur de ses frais légitimes et de tout dommage, après quoi, il sera entendu s'il le requiert. Lorsque le demandeur ne pourra fournir que des semi-preuves, ou des preuves insuffisantes, le tribunal pourra néanmoins lui adjuger et remettre dans ses mains la chose en litige, sous la seule garantie d'une hypothèque ou d'une caution, en accordant en même temps au défendeur le délai de l'an et du jour pour la recouvrer, s'il prouve son droit. Mais lorsque les preuves du demandeur seront trouvées sans force, on ne pourra prononcer aucune condamnation contre le défendeur, parce que l'affaire elle-même parle pour lui.

§ 1. Lorsque le défendeur, ayant comparu, le demandeur fait défaut sans justifier d'un légitime empêchement, il ne pourra plus faire assigner son adversaire pour cette même affaire, avant de payer les frais occasionés au défendeur et de donner des garanties pour la suite de l'affaire.

§ 2. Lorsque le demandeur et le défendeur feront défaut tous deux, de manière que ni l'un ni l'autre ne comparoissent et ne puissent prouver qu'ils en ont été empêchés, ils paieront tous deux la partie de l'amende due au tribunal, et l'autre partie sera compensée entre eux.

§ 3. Hwad om tre Stämningabud här ofwan förmält är, det skal ock om et wara förstådndet, när det ena är i ställe för alla tre, och altså Peremtorié som man kallar, inrättat, så til böterne som annor efterfölgd: slik Stämning gifwes altid ut i Öfwer-Rätt, men tillåtes ock uti Neder-Rätten at brukas, när man wet Swaranden wara närwarande, och saken så är wulen, at hon ingen drögsmål tåla kan.

§ 3. Tout ce qui est dit des triples assignations sera appliqué aussi, quant aux amendes et autres suites, à une seule assignation, quand il n'y a lieu à en donner qu'une, que l'on nomme péremptoire; cette assignation sera donnée devant les tribunaux supérieurs, mais elle pourra aussi être donnée devant un tribunal de second ordre, quand on saura que le défendeur est sur les lieux et que l'affaire est de nature à ne pas permettre de retards.

CAP. V.

Om huru främmande män må stämmas.

Är den som tilkäres och förebjudes främmande å orten, så at han för flyktig skäligen hållas må, då hafwe Kakäranden icke allenast makt at låta annama hans ägendom uti pant och beslag, utan ock, der intet gods fins, honom sjelf bysätta, til deß han får borgen för sig til sakens utförande.

§ 1. Nu är den främmande sjelf intet tilstädes, utan allena gods hans, låte då taga godset i beslag, och stämme sedan Äganden der å til Rätta: det är lagliga stämdt, så framt samma mål icke är tilförende anhängigt gjordt i annor Rätt.

CHAPITRE V.

De la manière dont on doit assigner un étranger.

Quand le défendeur qu'il faut assigner est un étranger qu'on puisse avec fondement considérer comme fugitif, le demandeur pourra, non-seulement faire saisir ses biens, mais même arrêter sa personne s'il n'a pas de biens, jusqu'à ce qu'il donne des garanties pour la suite de l'affaire.

§ 1. Lorsque l'étranger n'est pas présent, mais qu'il a des biens dans le pays, on peut les faire séquestrer, et assigner plus tard le propriétaire devant le tribunal; cette assignation sera valable si l'affaire n'a pas été intentée déjà devant un autre tribunal.

CAP. VI.

Om den stämde förmenar sig ej böra swara.

Förmenar den stämde sig icke wara pliktig at swara i det sin, utan ifrån samme Rättegång skäligen böra och kunna frikallas, ware icke deß mindre skyldig at möta för Rätta, och sina skäl te låta; och stånde så til Rättens utslag, om han swara eller ock derifrån frias skal.

CHAPITRE VI.

Quand le défendeur croira ne pas devoir répondre.

Lorsque le défendeur croira qu'il n'est pas tenu de répondre et qu'il doit être renvoyé de la demande, il n'en devra pas moins comparoître devant le tribunal et déduire ses raisons; le tribunal jugera alors s'il doit répondre ou être renvoyé de la demande.

CAP. VII.

Om Parternas Inlagor.

Nu mötas begge Parterne åt och wilja Rättegång börja, antingen sjelfwe eller genom deras Umbudsmän och Fullmäktige,

CHAPITRE VII.

De l'instruction de la demande par les parties.

Lorsque les deux parties se seront présentées pour commencer le procès en personne ou par des mandataires, dès la première

då skole de strax i sina första Inlagor te och frambära alle de skål och bewis, som de hafwa kunna, hwar å sin sida; och ware dem sedan icke tillåtit mera skrifteligen at inlägga, utan deß högre widertorf: men mundtligen äge de altid at förhöras, antingen de sjelfwa det begära, eller ock Rätten allena sådant til sin underrättelse ske låter.

instruction, elles fourniront et exposeront toutes les raisons et preuves que chacune pourra avoir de son côté, et il ne leur sera pas permis de fournir ultérieurement des moyens par écrit si cela n'est pas jugé nécessaire. Néanmoins elles pourront être entendues de vive voix quand elles le demanderont ou quand le tribunal l'ordonnera pour son instruction.

Cap. VIII.

Om Witnesmål.

Kommer Witnesmän uti Saken på någondera sida, då skal först efterfrågas, om de sjelfwe äre witnesbäre, eller ock den ene Parten för wänskap, eller den andre för fiendskap skäligen mißtänkte: förty sådane måge icke witna. Nu kastar någondera Parten tolikt före, men den som witna skal nekar der til, stånde då til dens bewis som förekastar, och blifwe dens andras witnesbörd icke deß mindre afhörd til widare besked.

§ 1. Alle witneu skole i gemen uti sjelfwe Rätten der saken hänger, afhöras, der de så når til hands äre; utan de laga förfall eller deß högre hinder hade, som dem at förekomma förhindra kunde. Nu äre Witnen frånwarande och annorstädes boende eller wistande, lägge då sit witnesbörd af hos Rätten, der under de höra, och den samme skicke det sedan in til rätte Domaren i saken.

§ 2. Witnesmän skole först Ed gånga, förän de witna, at de sanningen uppenbara, och intet dölja wele eller skole, af alt det de weta, om det mål. Der äger Wederparten stämmas til, at han när wara, Ed åhöra, och sin nödtorft der wid förebära må.

§ 3. Sedan skole de särskilte ransakas, så at ingen hörer hwad den andra witnar, efter de punkter och frågor, som antingen Parterne upgifwa, eller och Rätten sjelf nödigt pröfwar; och böre de i synnerhet granneligen frågas, huru och af hwad medel de kunna weta det de witna, om de sjelfwe hafwa warit der hos, antingen bedne af bägge eller endera Parten, eller ock eljest af en händelse tilkomne; eller om de sådant af

Chapitre VIII.

Des témoignages.

Lorsqu'il y aura, dans une affaire, des témoins produits par une partie, on demandera d'abord s'ils sont reprochables, et s'ils sont soupçonnés d'avoir pour l'une des parties de l'amitié, ou contre l'autre de l'inimitié; car de telles personnes ne peuvent être témoins. Quand une des parties faisant ce reproche, le témoin le nie, la preuve est à la charge de celui qui l'aura reproché, et le témoin sera, nonobstant cela, entendu, sauf à statuer ultérieurement.

§ 1. Tous les témoins seront entendus devant le même tribunal où le procès sera intenté, quand ils seront dans le voisinage, à moins qu'il n'y ait des causes considérables et de graves obstacles qui les empêchent de venir. Les témoins absens ou demeurant ailleurs donneront leur témoignage pardevant le tribunal au ressort duquel ils appartiennent, qui l'enverra au juge propre de l'affaire.

§ 2. Avant de déposer, les témoins prêteront serment de dire la vérité sur tout ce qu'ils savent de l'affaire et de ne dissimuler rien; la partie adverse sera assignée pour être présente, entendre le serment et leur faire les interpellations qu'elle jugera convenables.

§ 3. Chaque témoin sera entendu à part, afin que l'un ne puisse connoître ce que l'autre aura dit; ils répondront sur tous les points et demandes indiqués par les parties ou jugés nécessaires par le tribunal. Surtout, on leur demandera bien exactement comment et par quels moyens ils ont pu avoir connoissance des faits de leur déposition; s'ils ont été présens, invités par l'une ou l'autre des parties, ou s'ils sont survenus par hasard, ou s'ils les ont entendu rapporter par des

androm hördt hafwa: ty af slika omständigheter letas rätta sanningen bäst ut.

§ 4. Hafwer man ännu ingen Rättegång med någon, men fruktar likwäl at twist må upkomma, då må man icke deß mindre til sanningens styrka och en fast underrättelse af sakens rätta förlopp låta sina Witnesmän afhöra, särdeles när man för deras ålderdom, bortresa eller andre fall wiser så nöd wara; dock at dermed lagligen umgås, som företaldt är.

tiers; car de semblables circonstances sont nécessaires pour découvrir la vérité.

§ 4. Lorsque quelqu'un, n'étant pas en procès avec un autre, redoute qu'un litige s'élève dans la suite, il peut demander que des témoins soient entendus pour constater la vérité et bien faire connoître le fond de l'affaire, surtout quand cela est rendu nécessaire par l'âge des témoins, par un départ ou par d'autres causes. En ce cas, on devra procéder dans les formes légales mentionnées ci-dessus.

Cap. IX.

Om Bref och Skriftelige bewis.

Alle bref och skrifter som i denne Sjölag nämde äre, de skole så uprättas, som här om hwardera för sig stadgat finnes, än de för Rätta gälla skole. Aastundar någon der större säkerhet å, bedje der twenne Witnesmän til, eller någon Edsworen Skrifware, som öfwer Handlingen när wara, och den i alla Anhörigas åsyn til stadfästelse underskrifwa mågo. De samme äga sedan witna hwad handlat war, om twist der i upkommer.

§ 1. Ensidige skrifter, der ej mer än en allenas underskrift är, böre icke hafwa kraft något at bewisa, än allenast emot den, som dem underskrifwit hafwer, så wida de laglige, riktige och rene befinnas.

§ 2. Ingen afskrift skal i någon Rätt gälla, med mindre den med sådane Witnen äre stadfästat, som intet med skäl kan sägas emot.

§ 3. Drages någon skrift fram til bewis, som uti samme sak wisar på någon annan, den skal ej dömas efter, förr än den andre som wises på, tillika förekommer.

§ 4. Förnekar någon sin hand, och blifwer sedan tilwunnen det emot sit bätre wett gjort hafwa, ware förfallen til dubbelt så mycket, som han eljest i kraft af samme skrift hade skyldig warit.

Chapitre IX.

Des actes et des autres preuves écrites.

Tous actes et contrats, mentionnés dans ce droit maritime, ne seront valables en justice que s'ils ont été faits dans les formes prescrites. Si quelqu'un veut en mieux constater la preuve, il appellera deux témoins ou un écrivain assermenté pour assister à la signature et pour les signer, afin d'y donner plus de force, en présence de tous les intéressés. En cas de litige, ces personnes rendront témoignage de ce qui s'est passé.

§ 1. Des écrits particuliers qui n'ont qu'une seule signature ne prouveront rien, que contre celui qui les aura signés, pourvu encore qu'on les trouve réguliers, clairs et non altérés.

§ 2. Nulle copie n'aura de force en justice, si elle n'est confirmée par un témoignage qu'on ne puisse équitablement contester.

§ 3. Lorsque quelqu'un fournit pour preuve un écrit qui se rapporte à un autre, cet acte n'influera point sur le jugement, si l'écrit auquel il se réfère n'est pas produit en même temps.

§ 4. Si quelqu'un, ayant dénié sa signature, est plus tard convaincu d'avoir parlé contre sa conscience, il paiera pour amende le double de ce qu'il auroit dû en vertu de l'acte qu'il a dénié.

Cap. X.

Om det fall, när en Sak drages ofskäligen i widlyftighet emot klara bewis.

Nu kärer någor til annan, och kan strax

Chapitre X.

Du cas où une partie veut traîner en longueur une affaire dans laquelle existent des preuves claires et plus que suffisantes.

Lorsque quelqu'un, en actionnant un

med klara bewis binda den til sakena, som han kårer til, antingen med full Witne eller Laglige Bref, eller förmedelst sielfwe Swarandens laga bekånnelse, eller bågge Parternas gjorde förlikning, eller enderas gångne Ed, eller gode måns, deras som Parterne det hafwa skutit under, fälte utslag; och den åkåres wil sig åndå der af icke råtta låta, utan söker ofsåligen at draga saken i widlyftighet: då hafwe Råtten wåld, at af hans penningar eller annor gods och ågendom så mycket i qwarstad dömma och anamma låta, som twisten fordrar och wård år. Samme penningar, gods och ågendom, må sedan Kåranden lyfta och til sig taga, der han borgen derföre ståller, at han dem fullt med rånta åter leswerera skal, i fall Domen sedan ginge honom åndteligen emot: och stånde Swaranden fritt at drifwa saken der hån, det båsta han kan och förstår. Dock hafwe ingen makt at wådja emot det som så i qwarstad dömdt och annammat blifwer.

autre, peut de suite prouver clairement sa demande, soit par des témoignages suffisans, soit par des écrits valables en droit, ou par l'aveu du défendeur fait devant un tribunal, ou par une convention des deux parties, ou par un serment prêté par l'un des deux, ou par une décision d'arbitres auxquels les parties ont soumis l'affaire, et si le défendeur n'y veut pas acquiescer, mais cherche à traîner l'affaire en longueur, le tribunal peut faire séquestrer et prendre sur sa fortune le montant de la demande. Le demandeur pourra ensuite s'en faire envoyer en possession, s'il donne caution qu'il le rendra avec les intérêts, dans le cas où le jugement lui sera défavorable. Le défendeur sera alors le maître de hâter le jugement le mieux qu'il pourra, mais il n'aura pas le droit d'interjeter appel de ce qui a été jugé relativement au séquestre.

Cap XI.

Om bysåttning eller beslag af gods, som kallas Arrester, och deras Borgan.

Låter man bysåtta någon eller taga hans gods i beslag, ware skyldig det nåste Råttegångs dag der efter at fullfölja. Gör han det icke, böte tolf Daler til treskiptes, Målsåganbom, Konungenom och Stadenom, och den bysatte blifwe lösgifwen. Ej må någon man eller hans gods bysåttas för enahanda sak mer ån tre gångor; och om han som kårer icke förer sin Rått ut i de samme gångerne, böte för hwart sin som sagt år, och hafwe aldrig oftare makt at tala på samme sak.

§ 1. All bysåttning af man eller gods må med borgen lös göras: och sware sielf Borgans-man til saken, der man eller gods, som han utborgade, icke komma tilståbes, eller af honom återstållas kunna.

§ 2. Nu kan man som bysåttas sielf icke borgan få, lågge der å sin lifliga Ed af, och hafwe så makt och tilstånd, at borga med sielf sins Ede, at han tilståbes blifwa skal; utan han wanryktat wore.

Chapitre XI.

De l'arrêt des biens et des cautions.

Lorsque quelqu'un fait arrêter un homme ou ses biens, il sera tenu de donner suite à l'affaire au plus prochain jour d'audience. S'il le néglige, il paiera une amende de douze thalers, dont un tiers pour son adversaire, un tiers au roi et un tiers à la ville où l'arrêt aura été exécuté. Nul ne pourra faire arrêter pour la même affaire un homme ou ses biens plus que trois fois; chaque fois que le demandeur ne donnera pas de suite à l'affaire il paiera l'amende mentionnée, et après la troisième fois il n'aura plus le droit de rien demander dans cette affaire.

§ 1. Tout arrêt sur les personnes et les biens peut être levé, si celui qui en est frappé donne caution, laquelle sera responsable si la personne cautionnée ne comparoît pas, ou si elle ne fait pas la restitution cautionnée.

§ 2. Lorsque la personne arrêtée ne trouvera pas de caution, elle prêtera serment qu'elle ne s'absentera pas; et de cette manière il lui sera permis de se cautionner ellemême; si elle viole ce serment, elle sera réputée infâme.

CAP. XII.

Om Skepsmål främjande til endskap.

Alle Skepmål, som förekomma, skal Rätten til endskap främja, som det görligast wara kan, och intet gifwa någondera Parten något upskof, utan så wida det til något bewis inhämtande, eller för annor nödig orsak skul äntelig ske måste. Der ibland skal ock det mål först främjas, som efter sakens beskaffenhet minst drösgmål lida kan. Särdeles hafwe Borgmästare och Råd ingen makt någon sak at upskjuta öfwer tredje Rådstufwudag, efter det Parterne laga Dom af dem bedes hafwa, aldeles som i det ottonde Capitlet af Rådstufwu Balken förstadgat är, och här nu förnyat blifwer.

CHAPITRE XII.

De l'expédition des procès.

Le tribunal expédiera et terminera tous les procès qui lui seront soumis, le plus promptement qu'il pourra, et n'accordera de délais à aucune partie autres que ceux qui paroîtront nécessaires pour rechercher une preuve ou pour d'autres causes indispensables. Seront expédiées les premières, les affaires qui par leur nature souffrent le moins de délais; notamment le bourgmestre et le conseil ne pourront différer une affaire plus que trois jours d'audience après que les parties ont requis une sentence valable en droit, comme cela est ordonné dans le chapitre VIII de la loi sur la procédure devant les tribunaux, laquelle disposition est renouvelée.

CAP. XIII.

Om Domar, Rättegångs omkostnad och skadestånd.

Nu hafwa Parterne til Doms slutit, då äge Rätten hela twisten med deß bewis noga öfwerlägga, och alt det stridigt warit hafwer så tydeligen sammanfatta och afdöma, at Parterne i det mål mäge wara åtskilde, och icke behof göras, at de om widare förklaring ansöka, mycket mindre ny twist om det samme börja mäge. Den som då saken in för Rätta förlorar, skal altid wara skyldig at betala omkostnaden, som på Rättegången anwänd är, til den Domen winner; dock at Rätten deß räkning först öfwerser och den så lindrar, som det billigt pröfwas kan. Finnes ock någon hafwa aldeles oskäligt dragit en sak för Rätta, antingen at Käranden obewisligen klagar, eller den åkäres icke tilbörligen sig rätta låter, en sådan äger deß utan fällas til alt det hinder och skadestånd, som Wederparten kan wisa skäl til; ja ock deß utan med straff beläggas, der han det af arghet och ondsko finnes gjordt hafwa.

CHAPITRE XIII.

Des sentences, des frais de procès et des dommages-intérêts.

Lorsque les parties auront établi leurs conclusions pour être jugées, le tribunal devra prendre en considération exacte tout le procès et les preuves, classer tous les points en litige, et les décider avec tant de clarté que chaque point soit distinct, et qu'on n'ait pas besoin de rechercher une explication ultérieure, et moins encore de recommencer un nouveau procès. Celui qui aura perdu sa cause sera toujours tenu de payer les frais faits par le gagnant; néanmoins le tribunal devra en vérifier l'état, et le réduire s'il y a lieu. Quand on trouvera qu'une affaire a été portée témérairement devant un tribunal, soit que le demandeur n'eût aucune preuve, soit que le défendeur n'ait pas voulu prendre un parti équitable, celui qui aura tort sera condamné à indemniser son adversaire de tous les retards et dommages que celui-ci prouvera suffisamment avoir éprouvés, et il lui sera même infligé une punition, quand il l'aura fait par malice ou par fraude.

CAP. XIV.

Om Wädjande.

Menar antingen Käranden eller Swaran-

CHAPITRE XIV.

Des appels.

Lorsque le demandeur ou le défendeur



den sig skål hafwa, at ej nöjas åt förste Dom, hafwe då wåld at wädja under högre Rätt, tagandes den tid och flere wilkor i akt, som uti wad, hwar å sin ort, aktas och öfwas pläge, och stände i Rättens makt, som wädjas ifrån, at lägga den wädjande Parten wiß tid före, som saken är til, innan hwilken han sit wad wid högre Rätten anhänga skal, än han det til goda njuta wil; Dock at altid icke längre tid der til sättas må, än det som kortast, efter hwar orts aflägenhet, kan behof göras.

§ 1. Mot upskofs Domar, som allenast til sakens befrämjelse fällas, och icke hafwa någon kraft eller ägenskap til at ända twisten, må ingen wädja; utan honom, antingen på hans ära eller sjelfwe saken deß större förfång deraf tilwära skulle.

Cap XV.

Om Domars fullbordan och utförande.

I alle Domar, som afsägas, skal altid Parterne wiß tid af Rätten föreläggas, innan hwilken de skole wara pliktige at fullgöra och efterkomma, det de blifwa dömde til. Blifwer sedan mot samma Dom icke wädja, eller wad, som ske kan, gifwes öfwer eller försummas, så at Domen för fast och ståndande aktas bör, och Parterne likawäl honom i den tid dem föresatt är icke fullkomna, ware då Wederbörande, som det å Ämbetes wägnar tilbör, pliktig at förmedelst laga twång hålla den sakfälte der til, och innan näste otta dagar efter förelagdan tid söka det alt lagligen ut som Domen inneháller och förmår; med mindre de sjelfwe wilja swara och stå för saken, der skuld hos dem finnes.

Cap. XVI.

Om Penninga wärde.

De penningar, som til böter, eller hwarjehanda annat i denna Sjö-Lag nämnde finnas, skole alla förstås af godt Swenskt Silfwermynt, samt der efter mätas och utgöras.

croira qu'il est de son intérêt de ne pas s'en tenir au premier jugement, il aura le droit d'appeler à un tribunal supérieur, en observant bien dans son appel les délais et les autres usages qu'on a coutume d'observer. Le tribunal dont le jugement est frappé d'appel pourra prescrire un certain délai à la partie appelante, dans lequel elle devra s'être pourvue devant le tribunal supérieur; mais jamais ce délai ne pourra être plus long qu'il n'est essentiellement nécessaire en raison de la situation des lieux.

§ 1. Personne ne pourra interjeter appel d'une sentence rendue seulement pour instruire l'affaire, et qui ne préjuge rien par sa nature sur la décision finale; excepté quand elle pourroit préjudicier à son honneur ou influer sur le fond de l'affaire.

Chapitre XV.

De l'exécution des sentences.

Dans toutes sentences prononcées, le tribunal accordera aux parties un délai, dans lequel elles devront l'exécuter et satisfaire à ce que porte la condamnation. Lorsque aucun appel n'est interjeté, ou si l'appel interjeté est déserté ou périmé, de façon que la sentence soit réputée immuable et valable, si néanmoins la partie condamnée ne l'exécute pas dans le délai ordonné, celui qui en aura la charge sera tenu d'y contraindre cette partie par la force juridique et d'exécuter, au nom du tribunal, dans les huit jours après le délai expiré, ce que la sentence porte et ordonne; il devra personnellement répondre des suites du retard, lorsqu'on trouvera que la faute lui sera imputable.

Chapitre XVI.

De la valeur des espèces.

Les espèces qu'on trouvera nommées dans ce droit maritime, pour amendes ou d'une autre manière, seront toutes entendues de bon argent suédois, pour les paiemens et les appréciations.

CHAPITRE XVIII.

Droit maritime du Danemarck.

Nous ne possédons point, relativement à la législation maritime du Danemarck, de monumens aussi anciens que ceux qui concernent la Norvège.

Il est difficile de croire néanmoins que jusqu'au XIIe siècle, époque à laquelle commencent les documens qui nous sont parvenus, le Danemarck, dont les habitans ont toujours été connus comme de hardis et d'actifs navigateurs, ait été dépourvu de règles qui servissent de guide aux particuliers dans leurs négociations, et aux juges dans leurs décisions. Il est présumable qu'on en suivoit de semblables à celles qu'on trouve dans les codes norvégiens. Lorsqu'on voit que le vaste territoire septentrional, désigné sous le nom générique de Scandinavie, a été habité par des peuples d'une origine commune, livrés aux mêmes habitudes, placés dans la même situation, comment douter que leur législation civile ait été fondée sur les mêmes principes? et si cela est probable pour la législation civile, à bien plus forte raison a-t-il dû en être ainsi pour la législation maritime.

Les plus anciens monumens dont j'aurai à rendre compte relativement au Danemarck ne sont même pas ce que, dans le langage actuel, on peut nommer des lois, c'est-à-dire des actes émanés officiellement de princes ou de dépositaires de l'autorité publique; ils ne consistent que dans des coutumes traditionnelles et des usages locaux, établis d'un commun accord par les citoyens, quelquefois d'une manière expresse, quelquefois peu-à-peu, par une sorte de consentement tacite; ou dans des recueils de décisions rendues d'abord par les juges, pour des cas particuliers, et ensuite généralisées de manière à recevoir leur application à toutes les questions semblables.

Un corps de jurisprudence ainsi formé ne pouvoit, en ce qui concerne le droit maritime, recevoir d'extension et de perfectionnement qu'autant que le commerce lui-même, en faisant des progrès, multiplioit les transactions qu'il s'agissoit de régir, ou les contestations sur lesquelles les juges avoient à prononcer. Il devoit en résulter que si, par des causes quelconques, la navigation du pays où la jurisprudence s'établissoit de cette manière passoit dans les mains d'étrangers admis à faire juger leurs différens d'après leurs lois propres et par des magistrats de leur nation, la jurisprudence locale restoit stationnaire; que même elle devoit insensiblement tomber en désuétude et faire place à celle qui présidoit aux négociations dont le monopole étoit dans les mains de ces étrangers. C'est, ce me semble, ce qui peut le mieux expliquer

comment il se fait que les monumens de la législation maritime du Danemarck, antérieurs au code promulgué par le roi Frédéric II en 1561, sont peu nombreux et peu développés.

Le commerce maritime ne prit une grande extension dans ce royaume que par les établissemens qu'y formèrent les villes allemandes dont fut composée par la suite la ligue anséatique. Mais, comme dans la Norvége et la Suède, cette extension ne servit qu'à fonder et à assurer le monopole de la ligue aux dépens des commerçans nationaux; et cela sert à expliquer pourquoi le droit maritime propre du Danemarck dut rester stationnaire; pourquoi, négligé ou presque oublié pendant la domination anséatique, il resta dans une imperfection qui força le pays à adopter, sinon comme loi expresse, du moins comme droit coutumier et subsidiaire, les usages de la ligue.

On étoit tellement accoutumé à s'y conformer que lorsque des rois mieux éclairés sur leurs intérêts ou plus capables de les revendiquer et de les défendre, profitèrent de l'affoiblissement et des divisions de la ligue pour ranimer le commerce maritime parmi leurs sujets, les usages anséatiques furent la base des codes qu'ils préparèrent, et qu'ils finirent par adopter. On verra, en effet, que celui de 1561 est calqué sur la jurisprudence et les recès anséatiques.

Mais avant de le faire connoître, je dois parler des monumens de législation ou de jurisprudence, propres au Danemarck, qui l'ont précédé.

Je passerai successivement en revue ce que les statuts municipaux des différentes villes ou provinces offrent de relatif au droit maritime; les usages ou les principes qui prévalurent pour les modifier, et plus encore pour y suppléer; je ferai connoître ensuite les codes qui en 1561 et en 1683 ont remplacé ces usages. Ce seroit manquer à la vérité et à la reconnoissance que de ne pas commencer par déclarer que je dois beaucoup à la dissertation publiée par M. Schlegel en 1827, sur l'autonomie du droit danois. Je n'en ai pas, sans doute, tiré autant de profit que je l'aurois fait si elle eût été écrite dans une langue dont j'aurois eu l'intelligence. Obligé de me faire expliquer ce grand travail, je n'ai fait usage que de ce que j'étois parvenu à bien comprendre avec le secours d'un interprète : il voudra donc bien, je l'espère, me pardonner quelques omissions.

Le plus ancien des statuts municipaux, dans les pays qui dépendent du Danemarck, est celui de Sleswick. Il ne contient qu'un petit nombre de dispositions sur le droit maritime.

Ce statut, au moins tel que nous le possédons dans la plus ancienne rédaction, qui même n'appartient pas directement à Sleswick, et qui n'est qu'une copie communiquée par la ville d'Horsne à celle d'Évæltoft, fut l'ouvrage des magistrats de Sleswick, autorisés par des priviléges du roi Suénon; mais il n'émane pas directement de ce prince. On pourroit, il est vrai, le supposer, d'après le sens que Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, pag. 50, donne

à un passage de la chronique de Chytræus, rapportée dans le tome III des *Monumenta inedita* de Westphal; mais je doute que ce soit bien ce qu'a dit Chytræus, qui d'ailleurs n'est point un auteur ancien. Cette chronique assure que Suénon, après avoir dévasté la ville de Sleswick, lui donna le *Jus municipale*. L'auteur ne me semble pas avoir entendu par ces mots un statut, un droit municipal, mais la qualité de ville, pour faire sortir Sleswick de la classe des bourgs. La faculté d'avoir un droit propre, des statuts rédigés par les magistrats locaux, n'assuroit pas par elle-même, à la réunion d'habitans qui l'avoit obtenue, la jouissance de tous les droits municipaux, notamment cette quasi-indépendance qui étoit l'apanage des villes et dont les bourgs ne jouissoient pas. Les termes dont se sert l'historien appuient ma conjecture : *dedit, ut sublimaretur vico, Jus municipale*. Ces derniers mots ne me paroissent donc point signifier la concession d'un statut civil, mais le privilége de municipe.

Si le texte du statut de Sleswick que nous possédons est exactement le même que celui qu'avoient rédigé les magistrats de cette ville, il a été certainement composé en latin. Kofod-Ancher, Danske Lov-Historie, t. II, append. pag. 1 et suiv., l'a publié en cette langue, d'après le manuscrit d'Evæltoft, dont je viens de parler. M. Kolderup-Rosenvinge, dans le tome V de sa collection d'anciennes lois de Danemarck, pag. 311 et suiv., a reproduit le texte d'Ancher, parce qu'il n'a pu se procurer ni le manuscrit dont ce dernier avoit fait usage, ni aucun autre.

Les opinions des savans ne sont pas bien fixées sur l'époque à laquelle la rédaction de ce statut a eu lieu. M. Schlegel, pages 120 et 121 de sa dissertation, se borne à dire qu'elle est antérieure à celle du code du Jutland qui, ainsi qu'on le verra plus bas, est de 1240.

Suhm, Historie of Danmark, t. VI, page 58, ne suppose pas qu'elle soit postérieure à 1150. Westphal, *Monumenta inedita*, t. I.er, præf. pag. 107, le dit d'une manière expresse. Mais la chronique de Chytræus, qu'il a recueillie dans le tome III, assure, col. 214, que la concession n'a eu lieu qu'en 1156; et cette opinion est partagée par Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, pag. 50.

MM. Forchhammer et Paulsen, cités par M. Schlegel, ne croient pas cette rédaction plus ancienne que le commencement du XIIIe siècle. Si ces deux écrivains, dont je n'ai point été à portée de consulter les ouvrages, ont entendu parler d'un texte plat-allemand dont il sera question plus bas, peut-être ont-ils raison; car en admettant, avec Westphal et Suhm, que la rédaction latine ait eu lieu du vivant de Suénon ou peu après sa mort, il est assez naturel de croire que les additions qu'en trouve dans le texte plat-allemand ont été l'ouvrage du temps et de l'expérience. Mais s'ils ont entendu parler de la rédaction primitive, je crois qu'ils se trompent. Le roi Suénon, dont le règne a fini en 1157, avoit certainement autorisé la rédaction d'un

droit municipal à Sleswick; et il me paroît difficile de croire que les magistrats aient différé d'un demi-siècle à faire usage de cette faculté. Toutefois on est réduit à des conjectures, aucun manuscrit ne portant de date. Je dirai seulement que si le préambule qui se trouve en tête des chapitres publiés par Ancher appartient à la rédaction primitive, on peut en induire qu'elle est postérieure au règne de Suénon. Les mots *cujus auctor principaliter exstitit rex Sueno* semblent annoncer un roi décédé. Ils semblent aussi annoncer que d'autres princes avoient autorisé la rédaction du droit de Sleswick; mais je pense que c'est antérieurement au règne de Suénon. Outre qu'il est le dernier nommé, on doit croire que Sleswick, depuis plusieurs siècles célèbre et florissante par son commerce, avoit très-anciennement des usages servant à régler les intérêts civils des citoyens, à maintenir la police et l'administration, et surtout à régir le droit maritime. Il ne s'agissoit que de donner à ces usages un caractère d'autorité et d'authenticité qui résultât de l'autorisation du souverain.

Les auteurs du *Corpus statutorum Slesvicensium* n'ont pas recueilli le texte publié par Ancher, dont l'ouvrage leur étoit certainement connu, ayant paru plus de vingt ans avant leur collection. Peut-être ont-ils considéré comme inutile une coutume qui n'existoit plus avec caractère obligatoire, au moyen de ce qu'une rédaction plus étendue y avoit été substituée.

Cette nouvelle rédaction est en langue plat-allemand; elle a été publiée par Brenner en 1534, par Wegner en 1603, et par Mercatus en 1733; M. Rosenvinge l'a donnée, t. V, page 326, d'après un manuscrit des archives de Sleswick. Le texte que contient le *Corpus statutorum Slesvicensium* est accompagné d'une traduction en haut allemand.

Je me suis peut-être exprimé inexactement en disant *nouvelle rédaction* pour désigner ce texte plat-allemand. Il seroit possible qu'il ne fût que la traduction du texte latin communiqué, comme on l'a vu, à la ville d'Evæltoft par celle d'Horsne, qui sans doute le tenoit de Sleswick, traduction à laquelle on auroit ajouté quelques chapitres.

Je crois, en effet, qu'on peut tenir pour constant que la rédaction du statut communiqué à Evæltoft avoit été faite en latin, cette langue étant, au XIIe siècle, celle des lois promulguées dans l'Allemagne et dans les pays qui y tenoient d'une manière plus ou moins immédiate; on en aura la preuve dans les chapitres suivans. Diverses circonstances, que M. Schlegel indique page 127, portent à croire que le plat-allemand est plutôt la traduction d'un texte latin qu'un original.

Il est bien vrai qu'Ancher, pages 19 et suiv., a publié un texte latin qui contient les articles additionnels; mais on reconnoît facilement que c'est une traduction du plat-allemand, faite par Paul Cipræus pour qu'elle accompagnât son commentaire, sur l'existence duquel Westphal a élevé des doutes à la page 43 de la préface du tome III de sa collection.

L'examen de cette question n'est, du reste, d'aucun intérêt pour le droit maritime dont je cherche à recueillir les monumens; car les chapitres LIII, LIV, LV, LVII, LVIII, LIX, LX, LXI et LXII du texte latin, relatifs à ce droit, sont identiques avec les articles LXVIII, LXIX, LXX, LXXI, LXXII, LXXIII, LXXIV et LXXV du plat-allemand, au moyen de ce que, dans celui-ci, le chapitre LXXI correspond aux LVII.e et LVIII.e du latin.

Néanmoins, par cela même qu'il existe deux textes, l'un latin, l'autre plat-allemand, qui semblent l'un et l'autre avoir un caractère officiel, je publierai dans ces deux langues les chapitres relatifs au droit maritime que je viens d'indiquer (1).

Flensbourg, suivant le témoignage de Westphal, t. III, præf. pag. 89, suivoit depuis long-temps le droit de Sleswick, lorsqu'en 1284 un privilége du roi Waldemar l'autorisa à l'adopter officiellement, ce qui eut lieu avec quelques légers changemens sans importance. Ce statut a été publié par M. Rosenvinge, pages 368 et suiv. Les chapitres de droit maritime sont depuis le LXV.e jusqu'au LXXV.e

On en a fait, plus tard probablement, une rédaction en plat-allemand et en danois, qui diffère de la rédaction latine par l'ordre des chapitres, mais qui n'offre, pour ce qui concerne le droit maritime, aucune différence; ce qui me dispense de la reproduire. M. Rosenvinge, qui l'intitule Nyere Stadsret, lui donne aussi la date de 1284. Il me semble qu'il doit y avoir en cela quelque erreur; car comment l'*ancien* et le *nouveau* statut pourroient-ils être de la même année? Mais je n'ai point assez de renseignemens pour essayer de résoudre cette difficulté; peut-être, d'ailleurs, n'y a-t-il pas véritablement eu de rédaction *nouvelle,* mais simplement une traduction en langues usuelles d'un texte qui n'étoit plus intelligible pour tout le monde dans l'idiome primitif : on conçoit, dans ce cas, l'identité des dates.

M. Rosenvinge ayant eu à sa disposition deux manuscrits dans lesquels l'ordre et la distribution des chapitres ne sont pas les mêmes, en a fait la double indication. Ceux qui concernent le droit maritime, au nombre de huit, portent dans son édition les n.os LXXXI [84], LXXXIV [87], LXXXV [88], LXXXVI [89], LXXXVII [90], LXXXVIII [91], LXXXIX [92] et XC [93].

Westphal a publié aussi les statuts de Flensbourg en plat-allemand et en latin qu'il considère comme traduction; mais, en lisant avec attention ces textes, on reconnoît qu'il a pris pour la rédaction latine du statut de Flensbourg celle du statut d'Appenrade de la même date de 1284, dont j'aurai bientôt à parler. M. Rosenvinge déclare qu'il a inutilement cherché un ancien texte latin dont Westphal, t. III, præf. pag. 92 à 96, a donné quelques articles, dont les LXX.e et le LXXIII.e sont seuls relatifs au droit maritime.

(1) Je n'ai pas cru devoir comprendre dans ma collection la traduction latine des mêmes articles du texte plat-allemand, publiée par Cipræus, parce que je ne pense pas qu'elle ait un caractère authentique. M. Rosenvinge l'a jugée sans doute de même, puisqu'il ne l'a pas recueillie.

Les éditeurs du *Corpus statutorum Slesvicensium* ont aussi publié, t. II, pages 175 et suiv., le statut de Flensbourg, mais d'après un texte différent, pour l'ordre des numéros, de ceux qu'a recueillis M. Rosenvinge.

Appenrade obtint du roi Waldemar, à la même époque que Flensbourg, la permission d'adopter le droit de Sleswick. La rédaction est faite en latin, et, sauf de légères différences de style, elle est la même que le statut de cette dernière ville. On le trouve dans le *Corpus statutorum Slesvicensium,* t. II, pages 356 et suiv. M. Rosenvinge déclare que, faute d'autres manuscrits, il s'est borné à transcrire ce texte. C'est, comme je l'ai dit plus haut, la rédaction latine de ce statut d'Appenrade que Westphal a publiée sous le nom de Flensbourg, t. IV, col. 1898.

Mais il ne faut pas confondre le statut d'Appenrade, copié sur celui que Flensbourg avoit emprunté à Sleswick, avec une coutume spéciale d'Appenrade, dite *Skraa,* que les magistrats rédigèrent en 1335, avec l'approbation royale. Westphal ne l'a point publiée. On la trouve dans le *Corpus statutorum Slesvicensium,* t. II, page 415, en latin et en plat-allemand. M. Rosenvinge l'a publiée, page 436, dans ces deux langues, d'après des manuscrits des archives de la ville. Il est assez présumable que le latin est l'original. Indépendamment des chapitres XXVII et XXVIII, relatifs à des droits de péage que je crois inutile de recueillir, cette *Skraa* en contient deux sur le droit maritime, qui forment les XXXVIII.e et XXXIX.e dans le *Corpus statutorum Slesvicensium,* ou les XXXIX.e et XL.e dans l'édition de M. Rosenvinge.

Le statut d'Hadersleben daté de 1292 a emprunté beaucoup au droit de Sleswick, mais il n'en est pas une copie littérale comme ceux de Flensbourg et d'Appenrade. Il a été rédigé primitivement en danois et traduit après 1639 en haut-allemand. Les deux textes sont dans le *Corpus statutorum Slesvicensium,* t. II, page 448. M. Rosenvinge a publié seulement le texte danois, page 470. L'allemand est dans Westphal, *Monumenta inedita,* t. IV, col. 1978. Les chapitres XXXII, XXXIII et XXXVI, sont relatifs au droit maritime.

Les statuts municipaux des villes que je viens de nommer sont, parmi ceux qu'a recueillis M. Kolderup-Rosenvinge, les seuls qui m'aient paru contenir du droit maritime. La juste réputation de ce savant et le soin qu'il a pris de consulter les manuscrits les plus authentiques m'ont décidé à adopter ses textes.

Ce n'est que pour mémoire que je peux parler du statut de Tonningen, rédigé en 1590, et dont le titre VIII, formant un article unique (1), se borne à reconnoître l'existence d'un droit commun maritime; de celui de Frederichstal, rédigé en 1633 en allemand et en langue hollandaise pour la colonie qui fonda cette ville (2), et de celui de Sunderbourg de 1698 (3) : le peu de mots qu'ils contiennent à l'occasion du droit maritime ont le même

(1) *Corpus statutorum Slesvicensium,* t. III, II.e partie, pag. 9.
(2) *Corpus statutorum Slesvicensium,* t. III, pag. 407.
(3) *Corpus statutorum Slesvicens.* t. III, II.e partie, pag. 233.— Voir Westphal, t. III, præf. pag. 89.

objet que le titre VIII du statut de Tonningen. A l'époque où ces statuts furent rédigés, le code de Frédéric II de 1561, dont j'aurai bientôt à parler, étoit promulgué; et quoique primitivement écrit en langue danoise, il avoit été traduit en plat-allemand, pour l'usage des villes maritimes du duché de Sleswick et du Jutland; c'est même cette traduction qu'a recueillie Westphal, *Monumenta inedita,* t. IV, col. 1827 et suivantes.

Les autres villes maritimes du Jutland avoient sans doute été régies par le droit de celles que je viens de nommer; telle a pu être Schagen, dont le statut, publié par M. Rosenvinge, t. V, page 294, n'a qu'un article relatif aux naufrages, qui est le 31.e; ou par des statuts empruntés à Lubeck, comme Oldenbourg et Tunder (1). Je n'ai donc point à m'en occuper. Il est cependant une ville qui doit être remarquée; c'est celle d'Husum. La compilation de Wisby, que j'ai publiée, t. I.er, pages 424 et suiv., y a été spécialement donnée, par un acte du souverain de 1582 (ou, suivant Westphal, de 1575), comme droit maritime local.

Mais le prince qui fit cette concession n'adopta ni le texte dont la première édition a été faite en 1505 à Copenhague, ni même celui qui a servi à faire la traduction danoise de 1545. Ce fut celui que j'ai désigné sous le nom d'éditions vulgaires, imprimées à Lubeck en 1537, 1572, etc., dont il existe un manuscrit à Gripswald, que j'ai publié (2). On peut s'assurer de ce fait en comparant ce texte avec celui que les éditeurs des statuts de Sleswick ont donné, t. II, pages 676 et suivantes.

Je ne peux quitter ce qui concerne les statuts coutumiers des villes du Jutland, sans dire quelques mots du code connu sous le nom de Jydske-Lov, *Leges Jutiæ.*

Cette loi, car je crois qu'on peut employer ce mot dans toute son acception, fut rédigée par ordre de Waldemar II, et publiée dans une diète tenue à Vordinbourg en Séelande en 1240 (3). L'intention du prince étoit qu'elle fût en vigueur dans tout le Danemarck; mais les habitans de Scanie et de Séelande ayant répugné à substituer de nouveaux usages à ceux qu'ils suivoient, elle fut observée seulement dans le Jutland, l'île d'Arroé, les autres îles de Danemarck, et surtout la Fionie (4); quelques manuscrits portent même le nom de cette dernière île. On en trouve une analyse dans le quatrième volume de Westphal, col. 1715 et suiv., et un petit commentaire de Bluting, dans le même ouvrage, t. III, col. 2154. Ancher a donné en 1783 une édition du latin, qui est le texte original, avec une traduction en danois.

Le code Jydske-Lov n'étoit néanmoins, ni dans l'intention du roi Waldemar,

(1) Westphal, *Monumenta inedita,* t. III, col. 619, not. *c* et *d;* t. IV, col. 3203, 3222 et suiv.

(2) Voir, t. I.er, pages 503 et suivantes de ma collection.

(3) Westphal, *Monumenta inedita,* t. III, pag. 282. — Ancher, Danske Lov-historie, t. I.er, pag. 290 et suivantes, dernière édition.

(4) Westphal, t. I, col. 1873; t. III, col. 2170.

ni par les matières qu'il traitoit, destiné à remplacer toutes les coutumes anciennes. Aussi voit-on que dans le Jutland même, où il fut particulièrement en vigueur, les rois autorisèrent par la suite la rédaction de statuts municipaux, ou maintinrent ceux qui étoient antérieurs; il en résulta seulement que ces statuts municipaux ne devoient pas être contraires au code, mais qu'ils suppléoient à ce qu'il n'avoit pas prévu.

Cela est vrai surtout pour le droit maritime privé, dont il existe peu de traces dans le code du Jutland.

L'article 115 du livre II contient seulement une disposition assez remarquable sur les personnes accusées de vol dans une expédition navale; et le titre III, un grand nombre de mesures relatives à la marine militaire, comme les codes d'Islande et de Norvége, dont on a presque littéralement emprunté les dispositions. Les chapitres LXI, LXII et LXIII du même titre contiennent aussi des règles sur les naufrages, que j'indiquerai plus bas.

Si cependant les inductions que M. Schlegel tire du chapitre XII du livre III ne sont pas trop forcées, on pourroit croire que ce code avoit consacré le principe de laisser à des hommes spéciaux le soin de juger les contestations maritimes. Mais j'ai de la peine à croire que ce soit bien le sens du chapitre cité par M. Schlegel. Du reste, je ne doute pas que, dans le fait, on ne suivît cette marche : plusieurs actes du XIIIe. siècle, rapportés par Dreyer, l'attestent; et les jugemens, ou du moins les résultats de la jurisprudence introduite par les sentences de ces arbitres, ont servi à former des recueils d'usages qui devoient leur crédit au seul sentiment de l'utilité : tels étoient, au midi de l'Europe, les Jugemens d'Oléron, le Consulat, et probablement aussi la plupart des statuts municipaux, avant que l'autorité locale leur donnât un caractère obligatoire.

Je ne dois point quitter ce qui concerne le Jutland sans parler du Holstein, qui dépend aussi de la couronne de Danemarck. On y trouve les villes de Kiel et de Plöen, que leur position mettoit dans la nécessité d'avoir un droit maritime. Kiel adopta le droit de Lubeck en 1232 et Plöen en 1236, ainsi que l'atteste Westphal, t. II, col. 1586, et t. IV, col. 3203 et 3204.

L'ordre des dates m'appelle maintenant à parler du droit maritime de la Scanie. Cette province fut long-temps, comme on sait, une dépendance du Danemarck, qui ne l'a perdue définitivement qu'en 1636. Ainsi, pendant presque tout le temps auquel se reportent mes recherches, la Scanie peut être considérée comme une province danoise; c'est ce qui me justifiera de parler de son droit maritime dans le chapitre consacré à celui du Danemarck. Au reste, j'ai peu de choses à dire à ce sujet.

La loi, ou plutôt le livre des décisions de droit de Scanie, a été publiée par Hadorph à Stockholm en 1676. André, fils de Suénon, en a fait au XIIIe siècle une paraphrase latine, mise au jour par Huitfeld en 1590, et réimprimée par Westphal, *Monumenta inedita,* t. IV, col. 2029 et suiv. Ce recueil ne

contient que diverses dispositions sur le droit de bris et naufrage, dont je ferai usage en terminant ma dissertation.

Le Fits-ret, imprimé à la suite de la loi de Scanie, et qu'on attribue avec une grande apparence de fondement au roi Waldemar II, ne peut être considéré comme une loi maritime du genre des documens que je prends le soin de recueillir. Il en est de même d'un réglement pour les pêcheries de Sckanör de Falsterboé, dont on est redevable à la célèbre reine Marguerite et à son fils adoptif, Éric de Poméranie; réglemens que le roi Jean améliora et qu'ensuite Chrétien III promulgua en 1547, sous le titre Modt-Bog. Le droit de la reine Marguerite et d'Eric a été publié par Hadorph dans son recueil d'anciennes lois suédoises, avec la loi de Scanie dont je viens de parler; celui de Chrétien III est dans la traduction danoise que Sandwig a faite des annales de ce prince, d'après le latin de Krag.

Ce que j'aurois à dire de plus sur la législation de Scanie seroit un hors-d'œuvre dans le plan que je dois suivre. Je ne pourrois d'ailleurs que copier M. Schlegel, pages 54 à 67.

Il existe, sous le nom de lois de Séelande, deux recueils qui servoient de règles dans les îles de Danemarck : l'un, vulgairement appelé loi de Waldemar, dont le texte a été publié d'après un bon manuscrit, par Ancher, dans le premier volume de son histoire des lois de Danemarck, sans traduction ni notes; l'autre, connu sous le nom d'Éric, dont le texte a été publié par l'imprimeur Godefrid de Ghemen en 1505, à Copenhague, d'après un manuscrit fautif, au jugement d'Ancher, et reproduit en 1576 par Wingaard. M. Kolderup-Rosenvinge en a donné une nouvelle édition, d'après un meilleur manuscrit de la collection Arna-Magnæane.

Les savans danois sont d'accord sur l'opinion que ces deux documens sont des recueils de décisions judiciaires qui ont eu long-temps du crédit et une autorité d'estime, avant que l'usage en eût été confirmé par les souverains; et je n'hésite pas à partager ce sentiment.

Mais ils sont divisés sur le point de savoir auquel des deux on doit attribuer la plus grande antiquité. M. Schlegel, dans sa dissertation, pages 67 et suivantes, l'accorde à la loi publiée par Ancher, sous le nom de loi de Waldemar; il pense que celle qui porte le nom d'Éric est postérieure et n'a pas été terminée avant le règne d'Éric Menved. M. Rosenvinge est d'un avis diamétralement opposé. Il donne la priorité à celle qui porte le nom d'Éric, qu'il croit être Éric Eiegord, ou Éric Emund, sans nier toutefois qu'il ne s'y trouve des additions faites sous le règne d'Éric Menved.

Il ne m'appartient pas de me prononcer entre deux savans qui ont eu à leur disposition une multitude de renseignemens dont je ne suis pas à portée de me servir, ni en état de faire l'appréciation.

Ce qui paroît certain, c'est que le recueil attribué à un roi Éric a reçu une sorte de sanction, en 1284, par l'ordonnance d'Éric Glipping, qui en a



expressément autorisé l'usage dans les îles de Laland et de Falster, et qu'il a continué d'être observé en Séelande jusqu'à la promulgation du code de Chrétien V, dans lequel plusieurs de ses dispositions ont été insérées. Le texte que M. Rosenvinge a publié, t. II de sa collection, offre, dans les articles 58, 59, 60, 61 et 62 du titre troisième, quelques règles relatives aux naufrages et aux objets échoués.

Ce que je viens de dire sur le droit de Scanie et de Séelande est applicable aux statuts de quelques autres villes du Danemarck.

On ne lit rien de relatif au droit maritime dans le statut municipal de Copenhague de 1254, rapporté par Pontoppidan, *Origines hafnienses,* pages 48 et suiv., et par Thorkelin, *Diplomatarium Arna-Magnæanum,* t. I.er, pag. 197 et suiv., quoique certainement le port de cette ville fût déjà très-fréquenté. Celui de 1294, publié dans les *Scriptores rerum Danicarum,* t. VII, pag. 97, ne contient que quatre articles relatifs à la navigation, dont aucun ne rentre assez dans mon plan pour que je doive en recueillir les textes. L'un a pour objet de défendre aux navigateurs de vendre leurs marchandises sur le pont des navires, et leur prescrit de les apporter en marché; le second, défend de faire des salaisons de poisson ou de viande dans les navires; le troisième, relatif aux expéditions maritimes, suppose l'existence d'un droit commun semblable à celui du Jutland; le quatrième concerne les objets échoués sur le rivage.

L'ancienne loi de Roschildée de 1268, insérée dans le *Danske-Magazin,* t. V, pages 333 à 342, et publiée de nouveau par M. Rosenvinge, t. V, pages 172 et suiv., ne parle des gens de mer que relativement aux douanes et à la police intérieure du débit des marchandises. Il en est de même du statut d'Helsinbourg, et de diverses autres lois municipales plus ou moins locales (1).

Cependant, supposer qu'on ne faisoit aucun commerce maritime dans le Danemarck avant le XVI.e siècle, où nous allons rencontrer quelques traces d'un droit écrit sur cet objet, ce seroit nier une vérité historique. Supposer que les négociations auxquelles la navigation donnoit lieu ne faisoient naître aucune contestation, ou qu'il n'y avoit aucune règle qui servît à la décision de ces contestations, ce seroit admettre une absurdité.

Il faut donc croire que les principes peu nombreux qu'on trouve dans les statuts des villes de Sleswick, et dans les codes ou recueils d'usages semblables des états voisins, étoient suivis dans les autres parties du Danemarck. Ce droit, tout imparfait qu'il fût, étoit peut-être suffisant dans les premiers temps où un commerce régulier succédoit à la piraterie; d'autant plus que les étrangers qui venoient dans ce pays avoient, pour ce qui les concernoit, le

(1) Tous ces statuts ont été publiés par M. Rosenvinge, t. V, pages 96 et suiv.; je n'y ai rien trouvé qui rentrât dans mon plan.

droit d'être jugés par leurs propres magistrats, suivant leurs lois, et que bientôt ces étrangers finirent par s'emparer de tout le commerce maritime du Danemarck.

Leurs coutumes, évidemment plus parfaites que celles du pays, devinrent, par la force des choses, un droit subsidiaire, non-seulement pendant qu'ils conservèrent une grande influence et un véritable monopole, mais encore après que le Danemarck eut été débarrassé de ce joug humiliant et ruineux.

Nous n'avons aucune preuve positive que la législation anséatique, telle que la constituent les recès que j'ai publiés dans le chapitre XIV de cet ouvrage, ait servi de règles en Danemarck pour les conventions et le jugement des contestations relatives au commerce maritime entre les naturels. On peut le supposer par des raisons d'analogie; mais il paroît bien mieux démontré que la compilation célèbre, connue sous le titre Hogeste Water-Recht, dont j'ai parlé, chapitre XI, faite évidemment, quel qu'en soit l'auteur, pour l'usage de commerçans anséatiques, a joui d'un grand crédit dans le Danemarck. C'est là qu'en a été faite la première édition. La traduction danoise dont j'ai aussi parlé, t. I.er, pages 458 et suiv., est la plus ancienne que l'on connoisse; enfin le code danois de 1561 en a presque littéralement adopté les dispositions.

Il est même assez remarquable que la compilation de Wisby se trouve annexée à deux manuscrits du code de Séelande (1), muet sur le droit maritime, quoique certainement la navigation fût fort active dans ce pays; ce qui semble annoncer que cette compilation y servoit de droit subsidiaire.

On peut croire qu'originairement on n'y faisoit pas usage de la série d'articles qui forme la première partie, mais seulement des deux autres, qui commencent à l'article 15, d'après l'édition de 1505, ou 13, d'après les éditions vulgaires. Je fonde cette présomption sur l'existence, en langue danoise, d'une traduction de ces deux dernières parties seulement, déjà indiquée, t. I.er, page 368, mais sur laquelle je dois maintenant entrer dans quelques détails.

Ce document a été imprimé par Sandwig, t. II, pages 433 et suiv. de sa traduction danoise des annales de Chrétien III, composées par Krag. On le trouve aussi dans un manuscrit de Hambourg, découvert par M. Lappenberg en 1829, dont j'aurai bientôt à m'occuper.

L'imprimé porte un préambule qui signifie : « Voici le suprême droit maritime, contenant les réglemens auxquels les négocians, les patrons, les matelots et les marins devront se soumettre dans tous les points et de toutes les manières. Donné l'an du Seigneur 1551. » Le manuscrit de Hambourg ne porte que la rubrique Hoiest Water-Rett : du reste, dans l'un et l'autre,

(1) Ces manuscrits ont été cités par M. Rosenvinge, dans sa préface de la loi de Séelande, page 44, n. 3, et page 47, n. 10, ainsi que par M. Schlegel, page 213 de l'ouvrage que j'ai déjà cité. Je n'en connoissois pas l'existence lorsque, dans le premier volume de ma collection, j'ai donné une notice des manuscrits et des éditions de la compilation.



le document est formé de deux fragmens distincts : le premier contient la seconde partie de la compilation de Wisby, répondant aux vingt-quatre articles des Rôles d'Oléron, mais divisés en trente-trois articles; le second est formé de ce que j'ai appelé troisième partie de la compilation, répondant aux trente-quatre articles des Usages d'Amsterdam, mais ils y sont divisés en quarante-sept articles.

La circonstance que Sandwig a intitulé le texte publié par lui, *Droit maritime de Chrétien III,* a conduit les savans de Danemarck à émettre à ce sujet des conjectures diverses.

MM. Schlegel et Rosenvinge sont les seuls dont les opinions me soient bien connues.

Sans égard au titre que porte le texte publié par Sandwig, ils s'accordent à croire que ce document n'est point l'ouvrage de Chrétien III. Ce n'est pas qu'il n'existe en Danemarck quelques traditions d'après lesquelles on attribue un droit maritime quelconque à ce roi. On lit dans l'avant-propos du *Diplomatarium Arna-Magnæanum,* publié par Thorkelin, t. I.er, page xij, note 20, que dans le journal de Magnus Gyldenstiern, d'une expédition à la mer du Nord, se trouve inséré un droit maritime, *Jus nauticum,* rédigé en allemand, donné par le roi Chrétien III, au château de Copenhague, en 1543, le mercredi après la fête de la captivité de S. Pierre.

Je n'ai aucune espérance de connoître au juste en quoi consistoit ce droit maritime, puisque M. Rosenvinge assure qu'on n'en trouve plus le manuscrit dans les archives secrètes où il étoit conservé; néanmoins, il croit pouvoir affirmer que ce n'étoit pas un droit maritime proprement dit, mais une instruction pour les commandans des vaisseaux de guerre, une espèce d'ordonnance militaire, probablement de la nature d'une plus ancienne, qui se trouve dans les archives secrètes, donnée à Roschildée, le jour de S. Gilles de l'an 1536.

Il ne voit, dès lors, aucune identité entre le document dont je parle en ce moment, et celui auquel Thorkelin fait allusion; il partage, au surplus, l'opinion de M. Schlegel, page 220 de sa dissertation, ainsi que le doute énoncé par Sandwig lui-même, t. II, page 447, qui tendent à reporter plus haut la rédaction de ce droit maritime. Le motif principal que ces savans en donnent est que, dans l'article 10, on parle d'une espèce de serment qui, selon eux, suppose des usages religieux abolis au temps de Chrétien III, sous le règne duquel le luthéranisme devint dominant en Danemarck.

M. Schlegel a cru que ce document pouvoit être un certain droit maritime que la tradition attribuoit au roi Jean; mais on verra plus bas qu'il y a les plus fortes probabilités pour attribuer à ce roi une autre série d'articles, découverts dans le manuscrit de Hambourg : ainsi les conjectures de M. Schlegel me paroissent devoir être abandonnées.

Dans l'hypothèse où l'on croiroit que la série des quatre-vingts articles en

langue danoise, dont je m'occupe, est l'ouvrage d'un roi de Danemarck, beaucoup de motifs tendroient à l'attribuer à Chrétien II.

Ce prince fit un grand nombre de projets pour l'amélioration du commerce; et des lois fixes, après que le temps a consolidé les usages, sont un bienfait.

Chrétien II étoit extrêmement favorable aux Hollandais, et précisément le document est une traduction d'articles qui, sous le nom de *Lois de Damme* et d'*Usages d'Amsterdam*, étoient fort connus en Hollande, où, d'après ce que j'ai dit chapitres IX et X, plusieurs villes les considéroient comme leur droit maritime propre.

Cependant, je suis porté à croire que le document ne peut être attribué, soit comme projet, soit comme loi, ni au roi Jean, ni à Chrétien II, ni à Chrétien III, nonobstant l'intitulé qu'il porte dans l'édition de Sandwig.

Il ne paroît pas que le manuscrit dont cet auteur a fait usage existe encore; on ne peut donc savoir si le titre qui attribue ce document au roi Chrétien III, sous la date de 1551, n'a pas été ajouté par quelqu'un, d'après de simples conjectures. Ce qui est avoué, c'est que cette indication n'est pas exacte; et ce qui en infirme bien plus encore la vérité, c'est qu'elle ne se trouve pas dans le manuscrit de Hambourg, ainsi que me l'a attesté M. Lappenberg, par sa lettre du 13 avril 1831.

J'ajoute que la forme même de ce document répugne à laisser croire qu'il ait été rédigé par quelque ordre supérieur, pour être loi ou projet de loi. On y trouve, comme dans la compilation de Wisby, une division en deux parties qui, dans la réalité, annoncent deux fragmens distincts: la première, sous le titre Høyeste Water-Rett, répondant aux vingt-quatre articles des Rôles d'Oléron, ou Jugemens de Damme; la seconde, intitulée Dem Ferordnung, &c. répondant aux trente-quatre articles des Usages d'Amsterdam. A quoi bon cette conservation de deux intitulés, si on rédigeoit une loi ou un projet de loi unique?

On a laissé subsister les doubles emplois, non pas seulement de quelques mots ou de quelques idées, mais les doubles emplois littéraux. Ainsi, les articles 6 et 31 qui, dans la première partie, répondent aux articles 6 et 23 des Rôles d'Oléron ou des Jugemens de Damme, sont littéralement les mêmes que les articles 48 et 50 de la seconde partie, répondant aux articles 5 et 7 des Usages d'Amsterdam. Je pourrois en citer plusieurs autres exemples.

Il me semble que sous les règnes de Chrétien II ou de Chrétien III, règnes très-remarquables par des lois sages et méthodiques, la science de la rédaction étoit assez avancée en Danemarck pour qu'on ne fît pas, dans un travail d'aussi peu d'étendue, des répétitions de cette espèce.

Une telle imperfection, inexplicable, à mon avis, dans le système qui

considéreroit ce document comme loi ou comme projet de loi, s'explique très-bien, au contraire, si on admet qu'il est simplement une traduction, sans caractère officiel, de deux fragmens, différens dans leur forme et leur origine, quoique ayant fait l'un à l'autre quelques emprunts.

Il est vrai que la traduction est libre quelquefois; mais, ainsi que MM. Schlegel et Rosenvinge en ont fait la remarque, ce n'est toujours qu'une traduction. Il est vrai que les articles originaux ont été coupés, de manière qu'au lieu de cinquante-quatre qu'ils forment réellement au total, la traduction en offre quatre-vingts; mais en les comparant, on trouve que ces quatre-vingts articles ne contiennent rien de plus que les cinquante-quatre, et qu'ils les contiennent en totalité. Il est vrai encore que quelques indications locales ont été remplacées, ou par l'expression générique *un port, un lieu de débarquement,* ou par d'autres noms de localités; mais, comme l'a très-bien fait observer M. Schlegel, c'étoit une liberté dont on usoit, non-seulement quand on traduisoit dans un pays des documens empruntés à un autre, mais même lorsqu'on les empruntoit dans leur langue native. « Cela peut servir à prouver, ajoute-t-il, « combien on doit être circonspect lorsqu'on tire des inductions des noms de « lieux, attendu qu'ils ont été souvent changés, eu égard au pays ou à la « ville auxquels une copie ou une édition étoit immédiatement destinée. »

Ces diverses considérations que je n'énonce qu'avec beaucoup de réserve, puisque je m'écarte du sentiment de deux savans dont les lumières m'inspirent autant de confiance que d'estime, me portent à ne voir dans ce document qu'un ouvrage privé.

Mais sa forme, mais la circonstance qu'il est en langue danoise, méritent d'être remarquées. Il paroît qu'on vouloit rendre la compilation plus utile à ceux qui en faisoient usage, en divisant des articles quelquefois fort longs et souvent remplis de dispositions étrangères les unes aux autres. On vouloit aussi rendre vulgaire, en le faisant circuler dans la langue nationale, un travail qui n'étoit encore connu qu'en langue plat-allemand.

Quoique, en général, il y ait peu d'argumens à tirer de la place qu'un document occupe dans le manuscrit qui le contient, il n'est pas sans importance de faire observer que celui dont il s'agit est à la suite de lois véritables et reconnues pour telles. Je donnerai pour seul exemple le code maritime de Frédéric II, de 1561, rédigé postérieurement aux règnes des princes auxquels on voudroit attribuer le document dont je parle.

Le Danemarck n'est pas, au surplus, le seul pays où la compilation de Wisby ait circulé dans cet état, qui ne présente que la seconde et la troisième partie. J'ai cité, t. I.er, page 368, trois manuscrits de Hambourg qui sont dans cette forme : un des deux manuscrits de Copenhague, dont l'ouvrage de M. Rosenvinge m'a révélé l'existence (celui qui porte le n.° 28), ne contient aussi que les deux dernières parties. Il en est de même d'un manuscrit de

Dantzick, dont j'ai reçu, en octobre 1832, une copie par l'entremise obligeante de M. le baron de Werther, ministre de Prusse.

Quelle que soit, au surplus, l'opinion qu'on adopte sur les points que je viens de discuter, il est certain que le Danemarck est le premier pays dans lequel la compilation de Wisby ait été intégralement publiée par la voie de l'impression, et même ait été traduite du plat-allemand en langue vulgaire.

La première édition connue du texte original est de 1505, comme je l'ai dit, t. I.er, page 449, et ses destinées sont assez singulières. Même dans le Danemarck, où nous avons vu que la compilation a toujours eu une grande autorité, où elle conserve le privilége d'être encore, par l'effet d'un acte législatif, le code maritime de la ville d'Husum, cette édition de Copenhague de 1505 est tombée dans l'oubli. Les exemplaires en étoient devenus si rares, qu'on doutoit de son existence, lorsqu'en 1751 les savans auteurs du *Danske-Magazin* la réimprimèrent dans leur recueil; tandis que les autres éditions, conformes aux manuscrits de Gripswald et d'Husum, se sont répandues et multipliées. Il est même assez étonnant que Brokes, qui en 1765 publioit un texte de la compilation d'après deux manuscrits de 1533 et de 1537, appartenant évidemment à la même famille que celui de l'édition de 1505, n'ait pas dit un mot de la réimpression faite en 1751.

Ce qui est encore plus remarquable, c'est que la traduction en langue danoise de 1545, devenue, dans la suite, aussi rare que l'édition en plat-allemand de 1505, a été faite d'après un autre texte qui, tout en différant un peu des éditions vulgaires, s'en rapproche beaucoup plus; c'est que la traduction danoise en quatre-vingts articles, dont je viens de parler, n'est point faite aussi sur le texte de 1505. Je n'ai pas assez de renseignemens locaux pour essayer de résoudre cette singularité; il me suffit d'avoir constaté le grand crédit et l'empire que la compilation de Wisby eut dans le Danemarck jusqu'au moment où Frédéric II publia le code de 1561.

On voit par ce qui vient d'être dit que je n'ai aucun motif pour publier le texte des quatre-vingts articles attribués par Sandwig à Chrétien III, puisque d'un côté je ne les considère point comme document législatif, et que de l'autre ils sont une simple traduction d'un texte original déjà publié dans le tome I.er de ma collection; mais je ne dois point terminer ce qui concerne l'autorité que la compilation de Wisby a obtenue en Danemarck, sans m'expliquer sur un point qui divise MM. Schlegel et Rosenvinge.

On a vu que la seconde partie de la compilation étoit identique avec les vingt-quatre articles primitifs des Rôles d'Oléron, formant les vingt-quatre articles des Jugemens de Damme. Comment y ont-ils pris place? Est-ce immédiatement par la voie des relations avec la France? Est-ce médiatement par la Flandre et la Hollande? M. Schlegel incline pour la première opinion; la seconde a été soutenue par M. Rosenvinge. Je crois que ce dernier a raison,

et, pour ne pas trop m'étendre, je me borne à en indiquer une preuve qu'il n'étoit pas en position de connoître, et qui me semble décisive.

L'article 3 des Rôles d'Oléron est relatif à la conduite que le patron doit tenir quand le navire éprouve bris et naufrage. On y dit que les matelots doivent aider au sauvetage; on ajoute que le patron, dans ce cas, *est tenu à leur bailler leur coust raisonnablement à venir en leur terre, s'ils ont tant sauvé pour qu'il puisse le faire; et, s'il n'a deniers, peut bien engager de ce qu'ils sauveront pour les ramener en leur terre.* Hors ce cas, l'article défend au patron de rien vendre des débris, sans le consentement de ses commettans.

Le sens de ce passage est facile à saisir. Dans la règle, le patron ne peut rien vendre des objets sauvés; mais, comme il lui faut de l'argent pour donner aux matelots de quoi se rapatrier, s'il en manque, il peut, sans permission, vendre jusqu'à due concurrence.

Plusieurs manuscrits des Jugemens de Damme, notamment celui dont Verwer a publié le texte, ont omis la traduction des mots français : *peut bien engager de ce qu'ils sauveront,* et ils ont traduit ceux-ci : *s'il n'a deniers.* Il en résulte la disposition assez bizarre que le patron, *s'il n'a deniers, doit reconduire les matelots dans leur pays,* et par conséquent une règle difficile à expliquer d'après la traduction, tandis qu'elle est aussi juste que facile à comprendre dans l'original.

Or, toutes les éditions de la compilation de Wisby, ainsi que les traductions danoises contiennent la leçon fautive. Il me semble en résulter la preuve que la compilation n'a pas été faite d'après l'original français, qui est complet et clair, mais d'après la version flamande, qui est incomplète et fautive.

Cet argument intrinsèque, indépendamment des raisons que j'ai données chapitres VIII, IX et XI, me paroît justifier l'opinion de M. Rosenvinge (1).

L'expérience fit sans doute connoître dans le Danemarck que la compilation de Wisby, soit incomplète, comme la présente le document attribué à Chrétien III, soit en totalité, telle qu'elle a été imprimée en 1505 et traduite en 1545, ne répondoit pas à toutes les nécessités; ce fut probablement cette cause qui donna naissance à dix-huit articles de droit maritime rédigés en langue danoise, dont j'ai maintenant à m'occuper.

(1) Au moment où les épreuves de ce chapitre m'arrivent pour être corrigées, je reçois une lettre de mon savant ami le professeur Warnkoenig, qui jette trop de jour sur la question et sur tout ce que j'ai dit, chapitres XI et XVII, des sources de la compilation de Wisby, pour que je néglige d'en donner un extrait. Cette lettre, du 10 mai 1833, m'apprend que M. Warnkoenig, en faisant des recherches dans les archives de Bruges, pour l'ouvrage qu'il a entrepris sur les anciennes lois de la Flandre, a trouvé un document, écrit très-probablement à la fin du XIVe siècle, en vieux flamand, intitulé : *Dit is de coppie van den Rollen van Oleron.* Il s'est assuré que les vingt-quatre articles dont ce document est formé sont, à quelques variantes près, semblables à ceux que j'ai publiés, chapitre IX, d'après Verwer et Van Leuwen, sous le nom de *Jugemens de Damme.* Il est donc matériellement démontré que ces *Jugemens* sont une traduction des articles primitifs des Rôles d'Oléron; et comme ces mêmes vingt-quatre articles se retrouvent dans la compilation de Wisby, en plat-allemand, avec les fautes que le traducteur flamand a commises, il en résulte que la source originale est française, et que les villes maritimes de la Baltique les ont reçus par l'intermédiaire des Pays-Bas septentrionaux.

Ce document étoit resté totalement inconnu jusqu'en 1829, que M. Lappenberg l'a découvert dans un manuscrit de droit danois, appartenant à la bibliothèque dite des archives de Hambourg. J'ai à me féliciter d'avoir été l'occasion de cette découverte, puisque ce savant l'a faite en s'occupant des recherches auxquelles il avoit la bonté de se livrer pour me communiquer des recès anséatiques inédits.

M. Kolderup-Rosenvinge, à qui M. Lappenberg a fait part de sa découverte, a publié en 1830 ces dix-huit articles, dans le nouveau *Danske-Magazin,* t. VI, avec une courte mais savante dissertation.

Il peut y avoir beaucoup de raisons assez plausibles pour ne pas les considérer comme une loi proprement dite, c'est-à-dire comme un acte promulgué par l'autorité souveraine et commandant l'obéissance. Aucun intitulé, aucun préambule, aucune formule d'exécution ne s'y rencontrent; et s'ils doivent être attribués au Danemarck, comme la langue et d'autres motifs que j'expliquerai plus bas portent à le croire, on doit ajouter que les historiens du droit danois, notamment Kofod-Ancher, n'en ont jamais parlé.

L'extrême ressemblance de la plupart de ces articles avec divers articles du Stadt-lagh de Suède, pourroit même donner lieu à demander si la composition originale de ce document, tel qu'il nous est parvenu, n'appartient pas à la Suède, de manière que ce que M. Lappenberg a trouvé à Hambourg ne fût que la traduction danoise d'un texte rédigé d'abord en suédois.

Je ne le pense pas. Quel motif auroit-on pu avoir en Suède de rédiger un droit maritime aussi peu étendu, lorsqu'on en possédoit un plus complet dans le livre VII du Stadt-lagh? Pourquoi n'auroit-on adopté que quelques articles de ce livre, et en auroit-on omis d'autres plus importans?

Il ne seroit pas impossible, il est vrai, que le document dont il s'agit eût été fait en Suède, à une époque antérieure à la rédaction du Stadt-lagh, parce que plusieurs articles de ce code ont eux-mêmes été empruntés à la loi de Birca, qui est de 1254. Mais, d'un côté, ce seroit donner au document une bien grande antiquité, que rien ne justifie; de l'autre, il est facile, par une comparaison, de reconnoître que les articles dont il est composé sont beaucoup plus semblables à la rédaction du Stadt-lagh, qui a amplifié et perfectionné ceux de la loi de Birca, qu'au texte abrégé et obscur de cette loi.

Les raisons de douter n'auroient d'ailleurs de fondement qu'autant que le document existeroit aussi en langue suédoise, et qu'il s'agiroit de savoir, entre le texte suédois et le texte danois, quel est l'original et quelle est la traduction.

Il reste à rechercher à quelle époque et dans quelle intention ces dix-huit articles ont été rédigés en Danemarck.

M. Rosenvinge, dont la dissertation va me servir de guide, pense qu'on



doit les attribuer au roi Jean. Il se fonde d'abord sur le fait constant qu'on a connu autrefois un droit maritime rédigé par ordre de ce prince. C'est ce qu'atteste le catalogue de la bibliothèque de Resenius, où toute vérification est impossible, l'établissement ayant péri dans un incendie. Cette assertion de l'existence d'un droit maritime du roi Jean avoit laissé un vaste champ aux conjectures. Quelques savans, et notamment M. Schlegel, avoient en conséquence attribué à ce roi les quatre-vingts articles dont j'ai parlé plus haut. M. Rosenvinge n'est pas de cet avis, et il se fonde sur un témoignage d'une grande force, celui de Strubens, dissert. IV, *De lege et legislatoribus Danorum*, § 43.

Cet auteur assure que le droit maritime attribué au roi Jean, dans le catalogue de la bibliothèque de Resenius, étoit de 1508, date qui ne peut convenir au règne d'aucun prince en Danemarck autre que le roi Jean. Holberg attribue aussi à ce même roi un droit maritime; et probablement il a fait cette assertion d'après le témoignage de Strubens.

L'un et l'autre font, à la vérité, la remarque qu'aucun historien n'en a parlé; mais ce ne seroit pas un motif suffisant pour détruire l'assertion du catalogue. Il n'est pas rare que les historiens gardent le silence sur les travaux législatifs; et assurément nous serions réduits à bien peu de connoissances sur la législation française, si nous n'avions que les historiens pour nous en indiquer les monumens. M. Rosenvinge ajoute que le droit maritime du roi Jean n'est pas le seul acte législatif de ce règne sur lequel on a gardé le silence. Il en a été de même d'un Stadz-ret-lagh, rédigé par ordre de ce prince, et dont cependant beaucoup de manuscrits attestoient l'existence. Il explique le silence des historiens par une autre considération, qui n'est pas sans force, celle que ces lois avoient été en grande partie empruntées aux lois de Suède, emprunt fait alors dans une intention politique qui n'a pas réussi, la division et la haine entre les deux peuples n'ayant fait que s'accroître, depuis le règne de Jean. Cette considération s'applique plus particulièrement au document de droit maritime dont il s'agit, emprunté presque littéralement au code suédois. Le sort du Stadz-ret fut moins malheureux, parce qu'il contenoit un grand nombre de dispositions conformes aux coutumes locales du Danemarck.

Il est difficile de ne pas croire qu'un droit maritime attribué au roi Jean ait existé, car comment auroit-il pu être cité dans le catalogue de la bibliothèque de Resenius? Nulle part on ne produit de document auquel cette qualification puisse être appliquée. Quelquefois, il est vrai, on a considéré comme pouvant être attribuée au roi Jean, la série de quatre-vingts articles dont j'ai déjà parlé; mais elle est aussi dans le manuscrit où M. Lappenberg a trouvé celui dont il s'agit en ce moment. Toutes les probabilités sont donc pour l'opinion de M. Rosenvinge, et j'ai cru devoir m'y conformer, en ajoutant

aussi avec lui qu'il est extrêmement douteux que cette série d'articles ait été revêtue du caractère de loi.

On demandera peut-être pourquoi je publie ce document? Parce qu'en fait de droit maritime, il y en a peu d'antérieurs au XVII.ᵉ siècle auxquels on puisse, à proprement parler, donner le nom de loi. Ce que, jusqu'à cette époque, on nommoit *Coutumes, Codes, Statuts,* quelquefois même *Lois,* n'étoient que des usages adoptés avec l'approbation plus ou moins expresse des souverains ou des magistrats. Tels ont été la plupart des documens contenus dans les deux premiers volumes de ma collection. Telle a été notamment, pour ne pas m'éloigner des localités, la compilation de Wisby, Hogeste Water-Recht; à la différence que cette compilation ayant servi d'usage dans un grand nombre de pays soumis à des souverainetés différentes, j'ai dû la publier isolément, tandis que le document dont il s'agit indique qu'il étoit spécialement pour le Danemarck; parce qu'enfin son titre porte précisément que c'est un droit maritime de Danemarck, droit qui peut bien n'être pas une *loi* authentiquement publiée, mais qui a pu, comme usage, être observé pendant un espace de temps plus ou moins considérable.

Je dois encore résoudre une autre question. Quel but se proposoit-on en rédigeant un aussi petit nombre d'articles, si déjà, et probablement bien longtemps avant, la compilation de Wisby, soit dans son état actuel, soit formée seulement des deux dernières parties, servoit de coutume et présidoit aux transactions maritimes en Danemarck.

Un examen attentif de ces dix-huit articles peut aider à répondre d'une manière satisfaisante : il démontrera que la compilation de Wisby, même dans sa plus grande étendue et telle qu'on la trouve dans l'édition de 1505, ou dans le manuscrit d'Husum, ne contenoit point de dispositions relatives aux cas que ces dix-huit articles ont prévus.

L'article 1.ᵉʳ est une règle de police relative au droit de préhension que le roi exerçoit sur les marchandises arrivant par mer. C'étoit une mesure locale, ou du moins une mesure étrangère au droit commun.

L'article 2 est relatif à la sûreté des personnes dans leurs navires. La compilation de Wisby, art. 28 [26], répondant à l'article 14 des Rôles d'Oléron, s'étoit bien occupée du bon ordre et de la subordination des équipages; mais on avoit pu reconnoître que ses dispositions étoient insuffisantes, et notre article a pour objet d'assurer aux navires la même inviolabilité qu'au domicile sur terre.

Il en est de même des articles 3 et 4, relatifs aux attentats de guet-apens, commis dans des navires contre les personnes.

L'article 5 prononce des peines contre celui qui, avec intention de nuire, coupe les câbles d'un navire; l'article 6, contre celui qui, avec la même intention, détache la chaloupe; l'article 7, contre celui qui coupe la bouée;

l'article 8 statue sur le dommage qu'une personne cause à une autre. La compilation de Wisby n'offroit rien de semblable.

L'article 9 est relatif à l'abordage; des dispositions sur cet objet existoient bien dans les articles 29 et 30 [27] de la compilation de Wisby; mais il paroît qu'on voulut les modifier.

L'article 10 est relatif à la police des ports et à la manière dont les navires doivent être rangés. On ne trouve rien de semblable dans la compilation de Wisby.

Les articles 11 et 12 ont bien, en ce qui concerne le jet, des rapports avec les articles 22 et 41 [20 et 38] de la compilation de Wisby, et au premier aspect ils pourroient paroître inutiles. Cependant, lorsqu'on y fait attention, le motif qui a pu les dicter et même les faire considérer comme nécessaires, s'explique. Les articles de la compilation de Wisby que j'ai cités décident bien que le patron qui reconnoît la nécessité de faire jet doit exposer l'état des choses aux chargeurs, et demander leur consentement; mais ils ne prévoyoient pas le cas d'une divergence d'avis entre ces chargeurs. Les articles 11 et 12 de notre document décident expressément que l'avis de la majorité doit être suivi, et lève par conséquent un doute que la compilation de Wisby laissoit subsister.

L'article 13 est relatif au cas de naufrage total, et consacre la règle, *sauve qui peut.* Il n'y avoit rien, à cet égard, dans la compilation de Wisby. Il en est de même de l'article 14, sur le vol fait par des pirates. Les cas prévus dans ces articles étoient décidés dans le même sens par le droit romain, auquel il est probable qu'on les a empruntés, car ils ne l'ont pas été, comme les précédens, au Stadt-lagh de Suède, qui ne statuoit rien à cet égard.

L'article 15 est relatif à celui qui place des marchandises dans le navire d'un autre, sans son consentement. Il n'y avoit rien à ce sujet dans la compilation de Wisby.

L'article 16 est divisé en deux parties qui doivent être considérées distinctement. La première est relative aux engagemens respectifs du fréteur et de l'affréteur; on ne trouve rien à ce sujet dans la compilation de Wisby. La seconde partie prononce des peines sévères contre le locman qui fait périr le navire par malice ou par imprudence. Cette disposition paroît imitée de l'article 25 des Rôles d'Oléron; mais les auteurs de la compilation de Wisby n'ayant adopté que les vingt-quatre premiers articles, celui-là ne s'y trouvoit pas; et, sans doute, on éprouva en Danemarck, comme on avoit éprouvé en France, postérieurement à la rédaction des vingt-quatre premiers articles, la nécessité de statuer à cet égard; seulement les mœurs étant moins dures en 1608, on s'est écarté de l'article 25 des Rôles d'Oléron.

L'article 17 est relatif aux associés dans une même expédition, qui se séparent des autres, sans leur consentement. Il n'y a rien à ce sujet dans la compilation de Wisby.

L'article 18 traite de l'accident par l'effet duquel se rompt le câble d'une ancre. Il n'en étoit point non plus question dans la compilation de Wisby.

Ainsi, se justifie l'intention pour laquelle ces dix-huit articles ont été rédigés; ainsi on peut expliquer pourquoi ce document n'est pas plus étendu. Qu'il soit une loi, proprement dite, ce qui paroît douteux; qu'il soit un recueil d'usages supplétifs, pour des cas non prévus par la compilation de Wisby, son existence et son utilité se concilient avec l'opinion très-bien fondée que cette compilation régissoit les affaires maritimes en Danemarck. J'ai donc cru convenable de le publier.

Mais les besoins d'une législation plus complète et plus fixe se faisoient sentir. Il étoit réservé à Frédéric II, qui tient un rang distingué parmi les législateurs du Danemarck, de satisfaire aux vœux du commerce. Ce prince, en 1561, promulgua un code maritime destiné à régir tous ses états.

Par suite d'une erreur involontaire j'ai dit, page 10 de ce volume, que ce code n'avoit pas été promulgué dans la Norvége. J'avois été induit à cette opinion par la traduction plat-allemand imprimée dans le quatrième volume des *Monumenta inedita* de Westphal, qui a omis beaucoup de passages; mais le texte danois que je publie, accompagné d'une traduction française, m'a appris que le code de 1561 avoit été fait et pour le Danemarck et pour la Norvége.

Ce code a beaucoup emprunté à la compilation de Wisby, aux recès anséatiques et à l'ordonnance des Pays-Bas de 1551, que je publierai dans le quatrième volume. Un petit nombre de dispositions est propre à la législation danoise.

Le texte danois dont j'ai fait usage est celui qui a été imprimé à Copenhague en 1590, avec un assez grand nombre de lois du même roi Frédéric II. M. Rosenvinge publiera très-probablement ce code dans la collection des anciennes lois danoises, dont il a déjà paru plusieurs volumes. Plus à portée que moi de collationner les textes, il en donnera sans doute un plus exact que celui dont je fais usage; jusqu'à présent, je ne connois pas d'autre édition que celle de 1590.

Le code de 1561 a été suivi de lois spéciales sur divers points qu'il n'avoit pas prévus; telle est une loi de 1638, citée par Loccenius, *De jūre maritimo,* tit. III, cap. VI, n.° 4, d'après laquelle un navire ne pouvoit être vendu que dix ans après sa construction. La recherche de ces lois, qui peut-être ont été le résultat de quelques circonstances, m'a paru sans utilité, parce que tout ce qui composoit le droit maritime du Danemarck a été réuni dans le livre IV du code de 1683, actuellement en vigueur.

Ce code est l'ouvrage de Chrétien V. Il a été promulgué dans la Norvége en 1687. Deux auteurs l'ont traduit en latin : l'un est Wegorst, dont l'ouvrage a été publié en 1698, l'autre est Höyelsin, qui a publié le sien

en 1710 ; tous deux ont été imprimés à Copenhague. On a aussi publié à Copenhague, sans date d'année, le texte des deux premiers titres du livre IV, avec une traduction française ; ce travail incomplet m'a offert peu de secours ; je me suis très-utilement servi des traductions latines pour m'assurer de l'exactitude de la traduction française que M. Heuschel a exécutée d'après le texte danois de l'édition officielle de 1683 (1).

J'ai dit, page 212, quelques mots sur la conscription maritime établie ou plutôt organisée d'après les anciens usages de la nation par le code du Jutland, et il ne me paroît pas douteux qu'elle ne fût la même dans les autres parties du royaume (2). La situation du Danemarck avoit fait de tout temps considérer les forces maritimes comme celles qui étoient les plus nécessaires à sa sûreté et à sa grandeur. Tout étoit rapporté à ce but dans les lois militaires (3); mais ce seroit un hors-d'œuvre que d'entrer dans des détails à ce sujet, ce que j'ai expliqué sur le même système en Norvége est suffisant.

Il me reste à donner quelques notions sur le droit de naufrage.

Il paroît certain que, dans les temps anciens, les habitans des rivages s'emparoient des débris des navires et des effets naufragés. Lorsque les souverains eurent acquis assez d'autorité pour s'y opposer, les naufragés ne gagnèrent pas à ce changement, et le fisc s'appropria les objets dont jusque-là les particuliers s'étoient emparés. On en trouve la preuve dans les chroniques anciennes, dès le XII.e siècle (4).

Des souverains éclairés adoucirent cependant les rigueurs de ce droit.

Le plus ancien monument relatif au Danemarck, au moins tel que ce royaume existoit au XII.e siècle, dans lequel on trouve quelques traces d'humanité, est la loi de Scanie, rédigée en 1163. On lit dans le chapitre V du livre VIII que tout navigateur dont les effets ou le navire ont été poussés par la tempête ou par tout autre accident sur le rivage, peut en recueillir les débris lui-même ou par le secours d'autrui, soit gratuitement, soit moyennant un prix, sans être tenu de recourir aux préposés du roi. Ces préposés ne sont autorisés à recueillir les débris des choses naufragées que dans le cas où le propriétaire ne procède point au sauvetage. Celui qui trouve des débris d'un naufrage sur le bord de la mer doit en donner un avis public afin que le propriétaire, instruit du lieu où il pourra les trouver, soit à même d'en faire la revendication. Le préposé du roi les conserve pendant l'an et jour accordé au propriétaire ou à ses héritiers pour réclamer; et, dans ce cas, ils leur sont rendus, à la charge de payer les frais de sauvetage et de conservation.

Des dispositions semblables se trouvent dans le code du Jutland, livre III,

(1) J'ai vainement cherché à me procurer un ouvrage intitulé, *Jus maritimum Danicum et Holmense* 1642, indiqué par Bartholin, *De scriptis Danorum*, pag. 128.

(2) C'est l'opinion de M. Schlegel, dans sa dissertation, page 95 ; elle est contraire à celle de M. Falk.

(3) Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, , &c. pag. 52 et 102.

(4) *Heims-Kringla*, t. I, pag. 227.



chapitres LXI et LXIII, et dans les statuts particuliers des villes. On trouve encore des règles analogues dans la loi de Séelande, qui porte le nom d'Éric, livre III, chapitres LVIII et suivans.

Soit que, dans la suite, ces lois fussent tombées en désuétude, soit qu'elles n'eussent été faites qu'en faveur des nationaux, nous trouvons dans les historiens la preuve que les étrangers continuoient d'être assujettis au droit barbare de confiscation. Ils n'obtinrent d'adoucissement à cette rigueur qu'au moyen de priviléges.

En 1228, Waldemar II accorda aux habitans de Brunswick la faculté de recueillir les débris de leurs naufrages. Un privilége du roi Abel, de 1250, fit jouir de la même faveur les habitans de Hambourg; en 1282, Éric VII, surnommé Glipping, renouvela ce privilége, et dans la même année il fit une constitution pour confirmer les lois générales, sans doute celles de Scanie et du Jutland, que j'ai citées. Le roi Christophe II, en 1320 (et non, comme le dit Ludwig (1), en 1220, époque à laquelle ce prince ne régnoit pas), prononça contre ceux qui pilloient les naufragés les mêmes peines que contre les voleurs. Son successeur, Waldemar, duc de Sleswick, accorda en 1324 aux navigateurs d'Harderwick les mêmes priviléges qu'à ceux de Hambourg. Un traité de Waldemar III, avec Magnus II, roi de Suède, assura réciproquement aux Danois et aux Suédois la liberté de recueillir les débris des naufrages; et les traités du même roi Waldemar, de 1365 et 1370, avec les Anséatiques, leur reconnoissent les mêmes droits.

Il existoit probablement quelques règles analogues dans les villes de Copenhague et d'Helsingore, puisqu'on lit dans l'article 65 du chapitre V des statuts de ces villes, confirmés par le roi Christophe de Bavière, en 1443, que les débris des naufrages abandonnés par le patron d'un navire doivent être réunis dans un dépôt public, pour être restitués à leur propriétaire. Cependant, ou le droit commun n'étoit pas bien précis, ou il n'étoit pas bien observé, puisque, en 1461, le roi Chrétien I.er accorda aux navigateurs de Kiel le droit de sauver leurs débris naufragés; en 1462 il renouvela les priviléges de ceux de Hambourg; en 1489, un traité du roi Jean avec le roi d'Angleterre accorda les mêmes droits aux Anglais. Le roi Chrétien II avoit rendu une loi très-favorable aux naufragés en 1521, et il en reproduisit les dispositions dans les articles 135 à 140 de son code de 1522, qui fut aboli immédiatement après qu'il eut perdu le trône. Un traité de 1523, sur le même objet, intervint entre ce roi (qui avoit cependant déjà abdiqué la couronne) et Henri VIII, roi d'Angleterre : celui de 1461 fut confirmé aux villes de Lubeck, &c., dans un privilége accordé par Frédéric I.er en 1524.

La plupart de ces traités ou priviléges assuroient une part assez considérable

(1) *Relliquiæ manuscriptorum medii ævi*, t. XII, pag. 201.

au fisc dans les choses naufragées; mais en 1538, Chrétien III, dans les priviléges qu'il accorda aux navigateurs de Hambourg, réduisit ces droits aux seuls frais de sauvetage, et un édit de 1558 rendit cette mesure générale dans tout le Danemarck (1). La même disposition se trouve, en termes plus abrégés, dans les chapitres XXIV, XLIX et LXXIII, du code maritime de Frédéric II, que je publie; et enfin les dispositions de l'édit de Chrétien III et du code de Frédéric II sont reproduites dans le code général du Danemarck de 1683.

(1) On peut consulter sur cet objet Schuback, *De jure littoris*, pag. 85 *et seqq.*, 144 *et seqq.*; et Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, pag. 44 *et seqq.*

EXTRAITS

DES ANCIENNES LOIS DU DANEMARCK

RELATIFS AU DROIT MARITIME.

EXTRAIT DU STATUT DE SLESWICK DE 1150 (environ) (1).

Capitulum LIII.

Si qvis conduxerit navem et in potu (2) testes adhibuerit, si in navim res suas attulerit, et postea ire noluerit, reddat naulum integrum. Si nichil intulerit, reddat dampnum (3).

LXVIII. Van Schepe to hüren.

Is dat we eyn Scip hüret, vnde dar Wynkopes Lüde aver heft, vnde bringet syn Gut in dat Scip, vnde darna wil nicht varen, so betale he de gantzen Vracht; heft he ok nicht in dat Scip gebracht, so betale he de haloen Vracht.

Capitulum LIV.

Naute qvicqvid satisfecerint gubernatori pro qvavis offensa, dum sunt in via, nichil pertinet ad exactorem (4).

LXIX. Van Brocke der Sciplüde.

Sciplüde, wat de breken ieghen den Scipper, wan se noch syn enbuten an deme Wege, dar behöret deme Vaghede nicht aff.

Capitulum LV.

Quicunque infra Slyam (5) navem fre-

LXX. Van Scipbroke an deme Sliie.

We an deme Slye Scipbrokich wart,

(1) J'ai expliqué, page 209, par quel motif je donnois un texte latin et un texte plat-allemand. Il m'a paru inutile de traduire le latin. L'ouvrage que je publie est destiné à des personnes qui ne peuvent ignorer cette langue. Je me bornerai à faire quelques notes sur certains mots techniques ou de basse latinité. Je dois aussi faire observer que je reproduis les textes tels que M. Rosenvinge les a publiés, sans corriger les fautes d'orthographe commises dans les manuscrits, fautes qui, pour la plupart, n'empêchent pas de comprendre le texte et qui seront aisément suppléées par le lecteur.

(2) Ce mot fait allusion à un mode de convention dont parle le chapitre LII [LXVII], où on lit : *si biberint in signum emptionis.*

(3) Ces dommages-intérêts consistoient probablement dans la moitié du fret promis, comme l'explique le texte plat-allemand. La même règle se trouve dans les lois de Norvége, d'Islande et de Suède. On verra dans le chapitre LXV du statut de Flensbourg que l'indemnité fut aussi fixée au demi-fret.

(4) Ce mot signifie *collecteur public des amendes.* Cipræus y a substitué, dans le chapitre LXIX de sa traduction latine, le mot *prætori,* qui signifie *le juge, l'homme du roi.*

(5) Le golfe de Slie, sur lequel est situé Sleswick.

gerit, libere bona sua possideat, qvicqvid de rebus suis salvare poterit.

de beholde syn Gud vrig, allent, wes he redden kan.

Capitulum LVII (1).

Nauta, qvi pro potu, vel alia negligentia, navem suam in portu dimiserit, tenentur nautæ eum expectare per diem et noctem. Si tunc non venerit, flante vento, recedant naute, et ad qvodlibet akkerhaald (2) reddat (3) IX solidos (4).

LXXI. We syn Schep vorlath torügge.

Eyn Scipper, de van Drankes wegen, ifte vor Vorsümenisse, vorlat sin Scip in der Havene, de Sciplüde scolen beyden na ome Dach unde Nacht; komet he dan nicht, so mogen de Sciplüde enwech varen, unde he betale to allen Akkerhald IX Schillinge.

Capitulum LVIII (5).

Si pyrate ad navem venerint et ibi aliqvem leserint, vel lapidem in navem projecerint, absens ille gubernator de bonis suis penitus nil habebit.

Komet de Vitalligher to deme Scepe, unde don deme Scepe Schaden, edder werpen dar Stene in, edder zerigen wene, so scal de Afweser, de so nableff, nicht hebben van synen Guderen.

Capitulum LIX.

Cum navis extra portum fuerit, et ad anchoram juxta litus qvieverit, nullus ausu temerario de navi ad terram redeat, sine communi nautarum licentia, si direptionem bonorum suorum voluerit evitare.

LXXII. Van den Schepen buten der Havenen.

Wanner dat Scip is buten der Havene war bii eynemen Ouer, nement zii so brister edder dumköne, unde gah uthe deme Scepe to Lande ane Orleff der Sciplüde, bii Vorlust syner Güdere.

Capitulum LX.

Qvicunqve furtum in navi fecerit, in insulam inhabitatam ponatur cum cibariis trium dierum cum ferro qvoqve igneo et cauterio, tunder et ældiarn (6).

LXXIII. Van Deverye in deme Schepe.

We dar stilt in deme Scepe edder Deverie bedrifft in deme Scepe, den scal men setten uppe eyn wüste Werder, myt Spise drier Daghe, unde myt Tunder unde mit eyneme gloyendighen Iseren.

(1) J'ai omis le chapitre LVI, absolument étranger au droit maritime, quoique, du reste, curieux sous d'autres rapports; car il constate le soin qu'on prenoit pour que les citoyens ne fussent pas distraits de leurs juges naturels.

(2) Quoique Cipræus ait traduit ce mot par *anchorâ*, je serois porté à croire qu'il signifie plutôt l'action de jeter l'ancre, et que le véritable sens est : *il paiera chaque fois qu'on jettera l'ancre*. Je fonde ma conjecture sur la traduction donnée de ce chapitre, dans le chapitre XXXIV du statut d'Hadersleben.

(3) Le texte porte *reddant;* M. Rosenvinge a, avec raison, indiqué qu'il falloit *reddat:* la peine est prononcée contre le patron et non contre les matelots. Le texte plat-allemand et le chapitre LXXI du statut de Flensbourg justifient ma correction.

(4) J'ai omis le reste de ce chapitre, qui est relatif au jugement de crimes à terre, et que ne reproduit point le chapitre correspondant du texte plat-allemand.

(5) Les chapitres LVII et LVIII du texte latin n'en forment qu'un seul dans le plat-allemand, qui est le LXXI[e].

(6) Ces derniers mots signifient qu'on laissera au matelot un briquet et de l'amadou; c'est du moins le sens qu'a le mot tunder d'après le dictionnaire plat-allemand de Brême.

Capitulum LXI.

Cum redierit navis ad portum, nullus presumat res suas de navi deferre sine licentia nautarum et gubernatoris.

LXXIV. Van den Schepen in der Havene.

Wan dat Scip komet in de Havene, nemant neme syn Gut uth ane Willen der Sciplüde unde des Scippers.

Capitulum LXII.

Naute, cum ad portum pervenerint, ab aliqvibus impetiti, tenentur cum nautis juxta navem respondere.

LXXV. Van Sciplüden, dede werden angeklaget in der Havene.

Wan de Sciplüde komen an de Haven vnde werden van weme angeklaget, so scolen zee myt den Sciplüden antwørden bii deme Scepe.

EXTRAIT DU STATUT DE FLENSBOURG DE 1284 (1).

Capitulum LXV (2).

Si quis conduxerit nauem et in potu testes habuerit, si in nauem res suas attulerit, et postea ire noluerit, reddat naulum integrum. Si nihil intulerit, reddat dimidium.

Capitulum LXIX (3).

Nautæ quidquid satisfecerint pro discordia gubernatori, dum sunt in via, nihil ad exactorem pertinet.

Capitulum LXX (4).

Quicunque infra Brunznes nauem fregerit, libere bona sua possideat, quicquid de rebus suis saluare poterit.

Capitulum LXXI (5).

Nauta propter potum, vel negligentiam, in portu nauem demittens, tenentur nautæ expectare per diem et noctem. Si tunc non uenerit, recedant nautæ, et ad quod-

(1) M. Rosenvinge, croyant sans doute que le texte latin donné par Westphal, t. IV, col. 1898 *et seqq.* étoit le statut de Flensbourg, en a relevé les variantes; mais comme j'ai fait voir, page 210, que c'étoit celui du statut d'Appenrade, je ne devois pas faire la comparaison de textes qui n'appartiennent pas à la même ville. J'ai dit, page 209, que je ne reproduirois pas le nouveau statut.

(2) Ce chapitre est identique avec le chapitre LIII [LXVIII] du statut de Sleswick; il porte le n.° 81 ou 84 dans le texte danois publié par M. Rosenvinge.

(3) Je n'ai point recueilli les chapitres LXVI, LXVII et LXVIII du statut, qui sont uniquement relatifs aux droits de douane ou de port. Ce chapitre LXIX est identique avec le chapitre LIV [LXIX] du statut de Sleswick; il porte le n.° 84 ou 87 dans le texte danois.

(4) Ce chapitre est identique avec le chapitre LV [LXX] du statut de Sleswick, sauf la substitution du mot *Brunznes* au mot *Slyam*, exigé par la localité; il porte le n.° 85 ou 88 dans le texte danois.

(5) Ce chapitre reproduit dans un seul les chapitres LVII et LVIII [LXXI] du statut de Sleswick; il porte le n.° 86 ou 89 dans le texte danois.

libet Underhalt reddat IX solidos denariorum. Si piratæ ad nauem venerint et aliquem læserint, vel lapidem in nauem projecerint, absens ille de bonis suis nihil penitus habebit.

CAPITULUM LXXII (1).

Cum nauis extra portum fuerit et iuxta littus quieuerit, nullus ausu temerario de naui ad terram vadat sine licentia nautarum, si direptionem rerum suarum secum existentium tunc temporis voluerit euitare.

CAPITULUM LXXIII (2).

Quicunque furtum commiserit in naui, in insulam inhabitatam cum cibariis trium dierum, cum Tunder, ferro igneo eum mittant.

CAPITULUM LXXIV (3).

Cum redierit nauis ad portum, nullus præsumat res suas de naui deferre sine licentia nautarum et gubernatoris.

CAPITULUM LXXV (4).

Nautæ cum ad portum venerint, ab aliquibus impetiti, tenentur cum nautis iuxta nauem respondere.

EXTRAIT DU STATUT D'APPENRADE DE 1284.

N. B. Les chapitres LXXXV, LXXXIX, XC, XCI, XCII, XCIII, XCIV et XCV du statut d'Appenrade étant une copie littérale des chapitres LXV, LXIX, LXX, LXXI, LXXII, LXXIII, LXXIV et LXXV de celui de Flensbourg, je n'ai pas cru devoir les reproduire.

EXTRAIT DE LA *SKRAA* D'APPENRADE DE 1335.

CAPITULUM XXXIX (5).

Item. Conducens domum vel nauem in presentia bonorum, si non intrauerit, soluat dimidietatem precii; si intrauerit, soluat totum promissum.

(1) Ce chapitre reproduit le chapitre LIX [LXXII] du statut de Sleswick; il porte le n.° 87 ou 90 dans le texte danois.

(2) Ce chapitre reproduit le chapitre LX [LXXIII] du statut de Sleswick; il porte le n.° 88 ou 91 dans le texte danois.

(3) Ce chapitre reproduit le chapitre LXI [LXXIV] du statut de Sleswick; il porte le n.° 89 ou 92 dans le texte danois.

(4) Ce chapitre reproduit le chapitre LXII [LXXV du statut de Sleswick; il porte le n.° 90 ou 93 dans le texte danois.

(5) Ce chapitre contient une disposition analogue au chapitre LIII [LXVIII] du statut de Sleswick, formant le LXXXV.e du statut d'Appenrade.

CAPITULUM XLI (1).

Item. Nauta, dictus Skipher, et secum in naui existentes, sua bunkæ (2) non aperiant, antequam satisfactum fuerit pro naulo et omnibus causis, inter ipsum et nautas motis; qui contra hoc fecerit, soluat Skipher et nautis tres marcas.

EXTRAIT DU STATUT D'HADERSLEBEN DE 1292.

XXXII. Om Skip-Ræt.

Legher nogene Man Skip af annen og bricker ther a Lidkøp, før han sithen sit Gooz y thet Skip, gialder all Skipleghe; en før han ikky y Skip, gialde to half Skipleghe.

XXXII. *Du droit maritime.*

Lorsqu'un homme a pris à loyer le navire d'un autre et a bu avec lui pour confirmer le marché, s'il charge ses effets ou ses marchandises sur ce navire, la totalité du fret sera due par lui; s'il ne les charge pas, il ne sera tenu de payer qu'un demi-fret (3).

XXXIII. Of Skipman bryther vith annen

Bryther Skipman vith annen y there Ferth, sette the vith ther Styreman, tha skulle the sithen were orsack for Umbozman. Kaster Skipman annen uthen Bort met sin Villie, kommer Man ukked up, bøte hannem tolf Mark, og tolf Mark Umbozman; en drukner han, følge hans Neste thet met Sannendmen y By, saa som for annen død Man er saugt; en kommer han liffend up, og siger hin, ther Sack gifues, at thet var hanuem at Wathe oc ey af Villie, giffe Skiper-Rett og were orsack.

XXXIII. *Du matelot qui en maltraite un autre pendant la navigation.*

S'il survient une querelle entre deux matelots pendant la navigation, l'affaire sera portée devant le patron et non devant le juge ordinaire. Lorsqu'un matelot en jette un autre par-dessus le bord, si ce dernier n'éprouve aucun dommage, l'auteur de cette violence paiera à celui qu'il a jeté une amende de douze marcs, et autant au juge. Si l'homme jeté se noie, ses plus proches parens poursuivront l'affaire dans la ville; les témoins seront entendus, et on procédera comme pour les autres cas de meurtre. Si l'homme jeté ne meurt pas, et que l'accusé affirme qu'il l'a jeté par accident et non malicieusement, il sera justifié par son serment (4).

(1) Ce chapitre, qui n'a point d'analogue dans les statuts précédens, est obscur, et notamment à la fin, où le mot *et* devroit être supprimé. Le sens me paroît être que le patron et les autres chargeurs qui sont avec lui ne peuvent procéder au déchargement avant d'avoir payé aux matelots ce qui leur est dû pour salaire.

(2) Les mots *Bunke, Bonick, Boneke*, &c. se rencontrent souvent dans les statuts du Nord. On peut consulter la note de la page 355 du tome II, et celle de la page 624 du tome V du recueil des anciennes lois danoises, par M. Rosenvinge. On pourroit traduire littéralement les mots *sua bunkæ non aperiant*, par *ils n'ouvriront pas leur navire*, c'est-à-dire, la partie du navire dans laquelle est le chargement, ou, pour être plus clair, *ils ne procéderont pas au déchargement de leur navire.* On retrouvera le mot *Boneke*, avec le même sens dans l'article 10 du statut maritime de Hambourg de 1270, et dans d'autres statuts municipaux que je publierai. On peut aussi voir un privilége accordé par le comte de Hollande, en 1358, aux Anséatiques, dans la collection de M. Lappenberg, page 449, avec la note de ce savant.

(3) Ce chapitre est presque conforme au chapitre LIII de l'ancien statut de Sleswick.

(4) Ce chapitre ne se trouve point dans les statuts des autres villes du duché de Sleswick. On a vu une disposition analogue dans le chapitre XII du statut de Birca, page 112 ci-dessus.

XXXIV. Om Styremens Rett og Skipers.

Ere Skiper alle tilrethe, og forsómer Styreman sig antug met Drick eller anderelunde, tha skulle Skiper byde hannem een Nat og een Dag; warther han tha ey tilrethe, tha mue the silge fra hannem uthen Withe met there Gooz, og for hvert Ankerholt, ther the tilkommer, skal Styreman gialde ni Ortug; en kommer Röver y for them og giór them Skate, thet Stunde Styrsman burdt er, tha hafuer han forgórt alt thet, han hafuer y thet Skip.

XXXIV. *Des droits réciproques du patron et des matelots.*

Si, le patron étant prêt à partir, le pilote, par ivresse ou par toute autre cause, néglige de se rendre à bord, le patron doit l'attendre un jour et une nuit. S'il n'arrive pas après ce délai, le patron mettra à la voile avec les marchandises; et par chaque jour qu'on restera à l'ancre, ce pilote paiera neuf ortigues. Si des pirates se présentent, et que l'absence du pilote soit cause qu'ils fassent quelque dommage, il perdra tout ce qu'il avoit dans le navire (1).

CHAPITRES D'UN DROIT MARITIME DE 1508,

ATTRIBUÉ AU ROI JEAN (2).

Danmarckis Watter-Raetth som almindelige brugis udi Danmarck.

I. Schiff for Kiøbsted i haffnne.

Huo som kommer med nogit Schib for nogen Kiøbsted vdi haffne, hand maa icke opschibe Kiøbmendsgoodtzit, det som falt er, førend han haffuer det tilbudit oc kundgiort Koningens fogit oc Borgemester, om de deraff kiøbe ville til Koningens eller Stadzens behoff. Huo herimod giør, haffue forbrut tre marck konningen oc trj marck den Stad, han kommer til.

II. Om Schiffsfredt.

Saa good fred schal mand haffue vdi sit Schib, som vdi sin gaard oc huus, i huad

Droit maritime qui est généralement usité en Danemarck.

I. *Du navire arrivant dans un port de commerce* (3).

Celui qui arrive avec un navire quelconque dans le port d'une ville de commerce ne doit pas décharger ses marchandises avant d'en donner avis au prévôt du roi ou au bourgmestre, et de demander s'ils veulent en acheter pour les besoins du roi ou de la ville. Celui qui contrevient à cette disposition encourt une amende de trois marcs envers le roi et de trois marcs envers la ville où il aborde.

II. *De la paix dans le navire* (4).

Chacun a droit de jouir dans son navire de la même sécurité que dans son domaine et

(1) Ce chapitre est une traduction presque littérale de la première partie des chapitres LVII et LVIII [LXXI] du statut de Sleswick.

(2) Voir ce que j'ai dit sur ces articles de droit maritime, pages 221 et suivantes.

(3) Cet article est presque mot à mot semblable au chapitre 1.er du Stadsret de la reine Marguerite. Il s'accorde, pour l'essentiel, avec le chapitre 1.er du titre VII du code des villes de Suède, lequel est cependant un peu plus étendu; voir ci-dessus, page 125.

(4) Cet article est une traduction libre du chapitre II du titre VII du code des villes de Suède; voir ci-dessus, page 126.

Sag der schal rettis oc dømmis offuer. Fordi saadan Sag er Drab, blaaslag, blodvyde, ligervijs som huusfred oc gaards-gang, effter all Loug och Ræt.

dans sa maison. Les meurtres, rixes, coups, blessures, qui surviendront à bord, seront jugés suivant le droit, comme s'ils étoient survenus dans une maison ou un enclos.

III. Om mand skinder i Schiff.

Om nogen schinder med Armbørst eller Spiud vdi nogen Mands Schib, eller kaster med Øxe med steen eller andit deslige, som schaade kand giøre nogen med Saar eller Drab, were halsløs gierning.

III. *Si l'on tire dans un navire* (1).

Celui qui tire avec un arc ou qui lance un javelot dans le navire d'autrui, qui y jette une hache, une pierre ou autre chose semblable, de manière à blesser ou à tuer quelqu'un, commet une action punissable de mort.

IV. Om nogen kastis offuer boorde.

Ligger Schib udi Ancterleye oc vorder nogen der offuerskudden offuer boorde, eller kast med vilge vdi vand, Den, som det giorde, bøde firethi marck treschifftis, det er til Konningen, til den, som vdkastis, oc til Stadenn. Fanger Sagvolderen ydermeere schaade deraff till liff eller helbrede, den schaade skal bødis effter Lougen. Men scher det med vaade och ey med vilge, oc kommer ey blod aff, Saarsmaal (edder blodvyde) eller nogit andit som liff eller helbrede schaade kand, bøde Sagvolderenn tri marck. Bliffuer hannem nogit ad skaade, bøde effter Lougenn.

Ligger Schib ved Broen eller Landfest og vorder der nogen vden boords kast eller skudden vdi Siøen, bøde hand derfore, som det giorde, tiuffue marck treschifftis, Sagvolderen, Konningen och Staden, eller beuise med tuende mends vidne, at det kommer aff vaade och icke med vilge, dog saa tre marck for vaade Saguolderen ene. Worder liff oc helbrede schadt, deraff bøde da som forschreffuit stander.

IV. *Si quelqu'un est jeté hors du navire* (2).

Si, lorsqu'un navire est à l'ancre, une personne en jette volontairement une autre dans l'eau, l'auteur de ce délit encourra une amende de quarante marcs, dont un tiers pour le roi, un tiers pour celui qui a été jeté, un tiers pour la ville. Si la personne jetée éprouve par là un dommage ultérieur pour sa vie ou sa santé, le délit doit être puni suivant la loi; mais si cela arrive par accident et non par volonté, et s'il n'en résulte pas effusion de sang ou tout autre dommage pour la vie ou la santé, l'amende sera de trois marcs, au profit du plaignant : s'il éprouve quelque dommage ultérieur, il y a lieu à l'amende suivant la loi.

Si, tandis que le navire est près d'un embarcadère ou d'un lieu d'amarrage, quelqu'un est jeté par-dessus le bord ou poussé dans la mer, l'auteur du délit encourt une amende de vingt marcs, partageable par tiers entre le plaignant, le roi et la ville. Mais, s'il est prouvé par le témoignage de deux hommes que cela a eu lieu par accident et non avec intention, il ne devra qu'une amende de trois marcs, au profit du plaignant; s'il y a dommage pour la vie ou la santé, il y a lieu à amende, ainsi qu'il est prescrit plus haut.

(1) Cet article, qui n'est pas emprunté au code des villes de Suède, est conforme au Stadsret de Copenhague, publié par le roi Christophe de Bavière, chapitre VI, § 17, au Stadsret général du même roi, chapitre LXXVI, et au Stadsret de la reine Marguerite, chapitre XLIX, ainsi qu'à celui du roi Jean, chapitre CXLVII.

(2) Cet article est conforme pour le fond au chapitre III du titre VII du code des villes de Suède; mais il y a une interversion; car dans la loi suédoise il est parlé d'abord du navire qui est dans un lieu d'abordage et ensuite du navire à l'ancre. Il y a aussi une différence sur le nombre des hommes dont le serment est requis pour prouver qu'il n'y a pas eu intention de nuire; voir ci-dessus, page 126. On peut aussi rapprocher cet article du XXXIII.e du statut d'Hadersleben.

V. Om Anckerestreng huggis.

Hugger mand Anckerestreng eller Landfest med vilge vdi nogen haffn, dog saa Schib oc goods bliffuer beholdenn vden mere schaade, bøde schaaden, som deraff kommer, oc Anckerestreng eller touff, som brodne ere, effter Dannemends vurdning oc bøde trj marck treschifftis, Koningen Saguolderen oc Staden. Hugger nogen Mand Anckerestreng eller touff saa, at Schib deraff driffuis til Siøs, och vorder Schib brøt eller fanger stoer schaade, eller nogen mister sit liff oc bliffuer bødt, derfore verge sig med tolff Mends eedt. Bliffuer hand felder, da haffuer Sagvolderen macht at tage Bøder eller giøre med hannem, huad hand vill.

V. *Si le câble de l'ancre est coupé* (1).

Si l'on coupe avec intention le câble d'une ancre ou le cordage qui retient le navire à terre, dans un port quelconque, sans toutefois que le navire et les marchandises chargées en éprouvent de grands dommages, on doit payer la valeur du câble, de l'ancre ou du cordage qui a été ainsi coupé, d'après l'estimation d'hommes probes; et il y a lieu à une amende de trois marcs, partageable entre le roi, le plaignant et la ville. Si quelqu'un coupe le câble d'une ancre ou un cordage, en sorte que le navire poussé en mer soit brisé ou éprouve de grands dommages, ou si quelqu'un est tué par suite de cet événement, l'auteur du délit doit se purger par le serment de douze hommes. S'il succombe dans cette épreuve, il est au pouvoir du plaignant de recevoir l'amende ou de le poursuivre comme il voudra.

VI. Om Schibbaaden huggis løs.

Om Schibbaaden vorder huggen fra Skibit med vilge eller affelder, oc bliffuer borte, bethale Baaden effter Dannemends vurdning oc dertil sex marck treschifftis Saguolderen, Koningen oc Staden. Kommer deraff mere schaade, bøde som forneffndt er om Skiffbrod eller anden schaade. Bliffuer icke Baaden borte, bøde ligeuell sex marck treschifftis [som] forbemelt.

VI. *Si la chaloupe est détachée du navire* (2).

Celui qui volontairement détache la chaloupe d'un navire, de manière à en causer la perte, doit en payer la valeur d'après l'estimation d'hommes probes, et en outre une amende de six marcs, dont un tiers au plaignant, un tiers au roi et un tiers à la ville. S'il résulte un plus grand dommage, il y a lieu à l'amende déterminée précédemment pour le bris de navire ou autre dommage. Si la chaloupe n'est pas perdue, il y a néanmoins lieu à une amende de six marcs, partageable comme il est dit plus haut.

VII. Om dobber affhuggis.

Om dobber affhuggis eller affseglis, vere samme ret. Møstis Anckeridt for den samme Sag skyld, bødis med samme schaade, som der aff kommer, effter dannemends vurdning.

VII. *Si la bouée est coupée* (3).

Si la bouée est coupée ou enlevée, on suivra la même décision. Lorsque l'ancre sera perdue pour cette cause, il y aura lieu à réparer le dommage qui en résultera d'après l'estimation d'hommes probes.

(1) Le fond de cet article est conforme aux chapitres IV et V du titre VII du code des villes de Suède, sauf des modifications ou des additions de détail qu'on pourra remarquer en les comparant; voir ci-dessus, page 127.

(2) Le fond de cet article est conforme à une partie du chapitre VII du titre VII du code des villes de Suède; voir ci-dessus, page 128.

(3) Cet article est encore emprunté à la seconde partie du chapitre VII du titre VII du code des villes de Suède. On n'y lit pas textuellement la disposition qui veut que celui qui ne peut pas payer s'acquitte en travaillant; mais, en rapprochant notre article des précédens, il est évident que cette disposition est sous-entendue; voir ci-dessus, page 128.

VIII. Huad schaade mand fanger aff anden.

Huad schaade mand fanger aff anden mand, som Schiff paarører eller tilhører, bøde schaaden oc deroffuer sex marck til Sageffald treschifftis. Huo, som icke formaar at bøde, vere plictig at thiene derfoor. Wil mand dølge, dølge med Eedt, som tilfornn sagt er.

VIII. *Du dommage éprouvé par le fait d'un autre* (1).

Tout homme appartenant au navire qui causera à un autre du dommage, doit le réparer et, en outre, payer une amende de six marcs, partageable en trois parts. Celui qui ne peut payer l'amende est obligé de servir pour s'acquitter par son travail. Celui qui veut se justifier ne le peut qu'en se purgeant par le serment, comme il est dit ci-dessus.

IX. Driffuer nogen paa anden.

Segler nogen eller driffuer paa anden aff vaade oc ey med vilge, oc segler eller driffner hannem Anckere eller Anckerestreng aff, Eller [gør] anden schaade paa Skib, bøde tredie parten aff schaaden effter dannemends vurdning med sex Mends Eedt, at det komm aff vaade och ey aff vilge oc vere sageløs for andre.

IX. *Si le navire est poussé sur un autre* (2).

Si quelqu'un fait voile ou dérive contre un autre navire, par accident et non par intention de nuire, et si, en faisant ainsi voile ou en dérivant, il entraîne l'ancre ou le câble qui retient l'ancre, ou s'il cause tout autre dommage au navire, il doit en payer le tiers d'après l'estimation d'experts; et pourvu que six hommes affirment par serment que l'événement a eu lieu par accident et non par mauvaise intention, il est exempt de poursuites pour le reste.

X. Bliffuer Schiff landfest ved broe.

Kommer Schiff til Stadzens Broe eller Landfest at schibbe goods up, da schulle schiff, som barlastid er, som fore ligger, vdlegge oc giffue rum den, som vpschibbe vil. Huo som det icke giøre vill, om hand bliffuer tilsagt aff Stadzens thienere eller bud, bøde thrj marck trescheffiis for huer dag, hand ligger der lenger med fortred, om hand derfore ydermeere paakiæris.

X. *Lorsqu'un navire est attaché à terre à un embarcadère* (3).

Si un navire vient à l'embarcadère ou au lieu d'amarrage d'une ville pour charger des marchandises, celui qui est sur son lest et qui est placé en avant doit s'écarter, et faire place au navire qui veut opérer son chargement. Le patron qui, étant averti par le serviteur ou l'appariteur de la ville, s'y refuse, encourt une amende de trois marcs pour chaque jour qu'il reste ainsi avec mauvaise intention, au mépris des avertissemens qu'il a reçus.

XI. Kommer Schib paa grund.

Kommer Schiff paa grund, oc kand ey med mindre affkomme, end at goods ma kastis : Huad schaade deraff kommer, ganger

XI. *Si un navire échoue* (4).

Si un navire touche sur un bas-fonds et ne peut pas s'en tirer à moins que des marchandises ne soient jetées, le dommage qui

(1) Le fond de cet article, sauf quelques légères différences, est emprunté au chapitre VIII du titre VII du code des villes de Suède; voir ci-dessus, page 128.

(2) Le fond de cet article est emprunté, mais avec quelques modifications, à la première partie du chapitre IX du titre VII du code des villes de Suède; voir ci-dessus, page 129.

(3) Cet article est conforme au chapitre X du titre VII du code des villes de Suède, sauf que la loi suédoise exige que l'appariteur de la ville soit assisté de deux témoins, et qu'elle ajoute la conversion ordinaire des amendes en journées de travail à l'égard de ceux qui ne peuvent pas les payer; voir ci-dessus, page 130.

(4) Cette disposition est conforme à la seconde partie du chapitre XI du titre VII du code des villes de Suède; voir ci-dessus, page 130.

offuer alt Schiff oc goods effter marcktals vurdning, saa at huer holder med sin eedt, at hand haffuer ret giort aff huis hand haffuer derinde. Om goods schal kastis, da raade alle de, som fleere ere och best kunde.

en résulte est supporté par contribution proportionnelle sur le navire et les marchandises : en conséquence, chacun est tenu de faire, sous serment, la déclaration exacte de ce qu'il a dans le navire. S'il y a nécessité de jeter des marchandises, l'avis du plus grand nombre, et de ceux qui s'y entendent le mieux, l'emporte.

XII. Kommer Schib i Storm.

Sammeledis om Schiff kommer udi hauffs nød, offuermaadig Storm och veder-uold eller andre fare, saa at goods maa kastis for større fare schyld, da gange schaade offuer Schiff oc goods, som tilforn stander. Och haffuer meere hobenn at raade, om goods schal kastis, som før er rørdt.

XII. *Si un navire éprouve une tempête* (1).

De même, si un navire est mis en péril par une violente tempête, ou un orage, ou une autre cause, en sorte que pour s'y soustraire on soit dans la nécessité de jeter des marchandises, le montant de la perte doit être supporté par le navire et les marchandises, ainsi qu'il est établi précédemment. Lorsque, dans ce cas, il y aura eu une délibération pour décider que les marchandises doivent être jetées, on procédera comme il est expliqué précédemment.

XIII. Om Schiff bliffuer alt aff Storm.

Kand och saa schee, at Schib med goods bliffuer altsammen aff Storm oc vederuoldt mod allis deris vilge, som inden Schibs-borde neruerendis ere, saa at de det icke burge kunde, da staar huer sin egen fare och Euentyr. Om nogen haffuer for sig och sin venn tagit deraf, finge de reddit eller behulpidt, da kand ingen vere anden Schadegield schyldig aff saadant egit goods, som saa igien fangit er.

XIII. *Si le navire périt entièrement par l'effet de la tempête* (2).

Il peut arriver aussi que par l'effet de la tempête le navire périsse entièrement, avec les marchandises, sans la faute d'aucun de ceux qui étoient dans le navire, de manière qu'on n'ait pu le sauver : dans ce cas, chacun supporte personnellement la perte qui lui est propre. Si quelqu'un parvient à recouvrer les effets qui lui appartenoient ou qui lui avoient été confiés, il n'est tenu à raison de ces choses à aucune contribution pour la perte que les autres ont faite.

XIV. Om Roff.

Samme Ret er om Schib oc goods tagit

XIV. *Du pillage* (3).

Il en sera de même lorsque le navire et

(1) Cet article est conforme à la première partie du chapitre XI du titre VII du code des villes de Suède.

(2) Cet article, qui n'a point été emprunté au code des villes de Suède, ni même à aucune autre loi du Nord, antérieure à 1508, est conforme au fr. 5 du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodiâ de jactu*.

(3) Cet article n'est point emprunté au code des villes de Suède ni à aucune autre loi du Nord antérieure à 1508. On en trouve le principe dans le § 3 du fr. 2 du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodiâ de jactu*. Une disposition semblable au droit romain a été insérée dans l'article 1.er du titre V du livre VI du statut de Lubeck de 1586, et dans l'article 4 du titre VIII du recès anséatique de 1614, documens postérieurs à 1508 : aussi ce n'est point là que le Danemarck les a empruntés. D'ailleurs ces lois, entièrement conformes au droit romain, n'offrent pas, comme l'article dont il est ici question, une distinction assez remarquable. La première partie, en supposant que je l'entende bien, veut que *si le navire* ET *les marchandises sont capturés,* ceux qui parviennent à sauver ou à recouvrer quelque chose ne contribuent pas à la perte des autres; rien de plus conforme au droit romain. Mais, dans la seconde partie, il paroît qu'il n'est question que de la capture *d'une portion* du chargement, et alors la perte donne lieu à contribution sur le reste du chargement et non sur le navire; évidemment cette dernière disposition s'écarte du droit romain. Il paroît, au reste, d'après les article 50 et 52 du code de 1561, qu'on tenoit dans le Danemarck à cette distinction; mais, à moins qu'il n'y ait quelque omission dans le texte de 1508, ou que je ne l'aie pas bien compris, les bases de la distinction qu'il admet ne sont pas les mêmes dans le code de 1561.

vorder vdi Siøen aff Woldsmend, Roffsmend eller aff Landsfiender, da stande sammeledis huer sin egen fare. Haffuer oc nogen for seg eller for sin venn igen fangit, kand oc ingen deraf bliue hin anden schadegield skyldig. Kand oc saa schee, at Woldsmend, Roffsmend og Landzens Finder nogen part tage af goodtzit vdi Siøen aff nogit Schiff, den Schaade bliuer offuer alt det goods, som igen beholdit bliffuer, och icke offuer Schibbit, Fordi at Schibbit haffuer der ingen fare vdaf, at saadant goods er borttagit. Men aff det borttagendis goods møster Schipperen sin fracht.

les marchandises seront pris en mer par des pirates ou par des ennemis : chacun supporte personnellement sa propre perte, et celui qui est parvenu à recouvrer quelque chose appartenant à lui-même ou à ses amis n'est tenu pour cela à aucune contribution envers les autres. Il peut arriver aussi que des pirates ou des ennemis enlèvent quelque portion de marchandises à bord d'un navire, alors le dommage est supporté par toutes celles qui restent conservées et non par le navire, parce que le navire n'a point été sauvé par cette perte ; mais le patron perd son fret des marchandises pillées.

XV. Om Schiffbrødt.

Om nogen indschiber goods vdi anden Mands Schib mere end Schipperen tilsiger oc fører der dølsmaal paa, haffue forbrudt det gods, hand dølger. Det beholde Schipperen och hand, som goodtzit dølger, er schyldig firethy marck til treschifftis for dølgsmaal. Formaar hand icke at bøde, da schal hand slaais til Stubben eller Kaggen och vere siden mindre mandt.

XV. *De la confiscation de marchandises indûment placées sur un navire* (1).

Si quelqu'un embarque des marchandises sur un navire en plus grande quantité qu'il n'en a indiqué au patron, et cela à l'insu de ce dernier, ces marchandises seront perdues pour lui, et elles seront adjugées au patron : celui qui a ainsi placé indûment des marchandises sur le navire encourt une amende de quarante marcs, laquelle sera partagée par tiers [entre le roi, la ville et le patron]. S'il ne peut payer cette amende, il sera fouetté, et réputé infâme.

XVI. Om Schiffleye.

Indschibber mand goods vdi anden Mands Schib meere end hand leyer Schib til, og siger siden Schipperen til, da haffuer Schipper macht saadant vlouligt gods op att schibbe, om hand vil, og tage aff samme goods arbeidsløun. Lader hand det goods bliffue paa Euentyr oc kommer kast vdi Siøenn, da kastis det vloulige goods først, oc giffuis der intet fore, vden Schipperen er tileens om frachten, førend det vloulige goods udkastis.

Leyer mand ledzagere, som dennem schal ledsage og siger sig at ville segle dennem

XVI. *Du fret.*

Si quelqu'un charge dans un navire une quantité de marchandises excédant celles pour lesquelles il l'avoit affrété, mais ensuite en fait la déclaration au patron, celui-ci peut faire décharger ces marchandises chargées à son insu, s'il le veut ; et, dans ce cas, il peut exiger le salaire qu'il paie aux gens de journée. S'il laisse ces marchandises dans le navire et qu'un jet devienne nécessaire, cet excédant de chargement sera le premier jeté, et les propriétaires n'en seront point indemnisés par la contribution, à moins qu'il n'y ait eu une convention au sujet du fret entre le chargeur et le patron avant le jet (2).

Si quelqu'un loue, pour guider son navire, un locman qui s'engage à le conduire sans

(1) Cet article est conforme au chapitre XII du titre VII du code des villes de Suède, à la différence que le délinquant qui ne peut payer doit, d'après ce code, être banni ; voir ci-dessus, page 130.

(2) Cette partie est, pour le fond, empruntée au chapitre XIII du titre VII du code des villes de Suède ; voir ci-dessus, page 130.

offuer Siøenn bid, som de hannem leye, foruden all schade oc fare, segle de siden paa nogen grund for hans vanuittighedz schyld og fanger der stoor schade aff, da haffuer Schipper vold offuer hans liff oc hues hand haffuer neruerendis hoff sig, om hand haffuer sex Mends vidne, at hand voldte Schipperen saadan schaade. Men kommer det aff Storm eller vederuold, da er Ledsageren sagløff.

Leyer Mand Schiff aff anden Mand for lidit eller megit oc giffuer der festepeninge paa, oc vil hand siden icke holde, den, som leyet haffuer, da udgiffue halff Schiffsleye oc der til med festepenningen, om tuende Mends vidne er til. Kand och saa komme, at hand haffuer indschibbit, oc Schiffuet har enten segldt eller rucht af hauffnen, og vill siden opschibbe oc stillies ved Schipperen, da er han plictig allsamen Schibsleye.

Samme Ret er om den, som nogit Schib vdi leye lader, gaarde eller huus eller hvad det helst er, oc det icke holdis, da giffue hallff Leye vd, som leigdt haffuer.

accident, mais qu'ensuite ce locman touche sur un bas-fonds et échoue par sa faute, de manière qu'il en résulte un dommage, le patron a droit sur la vie et les biens du locman, après qu'il l'aura convaincu, par le témoignage de six hommes, d'avoir été la cause de ce dommage. Mais, si l'accident est l'effet de la tempête ou de l'orage, le locman est à l'abri de toute responsabilité (1).

Si celui qui a affrété un navire pour un prix quelconque et qui a payé le denier d'accord, refuse ensuite de tenir sa convention, il perdra ses arrhes, et il paiera en outre la moitié du fret promis, pourvu que deux témoins attestent cette convention. Lorsqu'il a fait son chargement, et que le navire a mis à la voile ou placé le gouvernail en dehors, s'il veut décharger ses marchandises, il est tenu de payer la totalité du fret convenu. Le même droit sera suivi à l'égard de celui qui, ayant loué un navire, une maison ou toute autre chose, refusera d'exécuter son engagement : il perdra la moitié du loyer convenu (2).

XVII. Vdi Selschaff.

Leyer Mand Schiff vdi Selschaff, da maa ingen affgaa vden Schipperens vilge oc loff. Ganger der nogen aff Schibbit emod hans villge, vdgiffue heel Schibsleye, om hand haffuer nogit indschibbit oc ganger saa aff Schibbit. Om hand haffuer intet indschibbit, vdgiffue halff Schibsleye aff det hannem lod er.

XVII. *De l'association* (3).

Si des hommes en société affrètent un navire, aucun d'eux ne peut se dégager sans la volonté et le consentement du patron. Si quelqu'un quitte le navire sans ce consentement, et veut en retirer ses marchandises, il sera tenu de payer le fret entier. S'il n'a rien chargé à bord du navire, il doit payer la moitié du fret convenu.

XVIII. Om Touff-brøster.

Brøster Touff eller Ancker vden nogen Mands forsømmelse, haffue Schipper selff

XVIII. *Si un cordage se brise* (4).

Si un cordage ou une ancre sont brisés sans la faute de personne, le patron

(1) Cette partie a certainement une grande ressemblance avec le chapitre XIV du titre VII du code des villes de Suède; mais la décision se rapproche beaucoup plus de la sévérité de l'article 25 des Rôles d'Oléron; voir ci-dessus, page 131.

(2) Cette partie reproduit presque littéralement le chapitre XV du titre VII du code des villes de Suède; voir ci-dessus, page 132.

(3) Cet article est conforme au chapitre XVI du titre VII du code des villes de Suède; voir ci-dessus, page 132.

(4) Cet article est un extrait abrégé du chapitre XVII du titre VII du code des villes de Suède; voir ci-dessus, page 132.

schaaden. Sammeledis om hand selff slepper oc sønderhugger och Anckere och Baad bliffue borte.

supporte le dommage. Il en sera de même si c'est le patron qui les laisse échapper, et que l'ancre ou la chaloupe soient perdues.

CODE MARITIME DE FRÉDÉRIC II DE 1561 (1).

Wi Frederich den Anden met Guds Naade, Danmarckis, Norgis, Vendis oc Gottis Konning, Hertug vdi Slesuig Holsten, Stormarn, oc Dytmersken, Greffue vdi Oldenborg oc Delmenhorst: Helse eder alle Vore kiere tro Undersaatte, som Bygge oc bo, Oc met Seylatz oc anden Sibsnæring handle oc vandle, her wdi vore Riger Danmarck oc Norge, Oc andre vore vnderliggendis Lande oc Førstedomme, Euindelige met Gud oc vor Naade.

Wider at efterdi wi ere komne wdi forfaring, som oc oss klagelige aff vore egne Undersaatte, saa vel, som aff Fremmede, er forberettet, Huorledis der skal findis stor merckelig brøst, iblant Søfarende Folck her wdi Riget. At mange wforfarne Skippere findis, som icke vide de rette middel oc maade at tiluende deris Redere gaffn oc fordeel, icke heller, huorledis de skulle holde sig mod Kiøbmend oc Kiøbmendsgods, at lade sig befracte, eller at holde deris Folck inden Skibs Borde, met mange andre brøst oc wtilbørlighed som den menige Søfarende Mands næring oc biæring er anrørendis.

Desligiste, At der skal komme mange wbekiende Styremand her ind wdi Riget, for stor løn oc hyre, endog en part aff dennem i det Embede de dennem for vdgiffue, ere meget vanuittige, Oc efterdi

Nous Frédéric second, par la grâce de Dieu, roi du Danemarck, de la Norvége, des Wendes et des Goths, &c., Salut à tous nos sujets fidèles qui habitent notre pays, et qui s'occupent des affaires maritimes dans nos royaumes du Danemarck et de la Norvége, et dans nos autres provinces. Ayant été informé par des plaintes de nos sujets ainsi que d'étrangers, qu'il existe de grands abus parmi les gens de mer de nos états; qu'il se trouve beaucoup de gens inhabiles qui s'engagent sans savoir ni soigner les intérêts de leurs armateurs et des négocians, ni commander leur équipage; qu'il y a encore beaucoup d'autres abus; ayant appris aussi que beaucoup de pilotes entrés au service dans notre pays, quoique recevant de grands salaires, sont très-ignorans dans l'art de la navigation; et comme le plus grand motif de confiance pour tous ceux qui se trouvent dans des navires doit être, après Dieu, dans l'habileté des pilotes, qui doivent détourner le danger dans les tempêtes, et sauver la vie des personnes, le navire et les marchandises, de sorte qu'une telle charge est de grande importance;

[Et parce que, à cause de l'ignorance des pilotes, qui ne connaissent pas les baies, les passes, les écueils et les bancs, et qui ne savent non plus calculer les temps ou les changemens de la lune qu'on

(1) Le préambule faisant partie intégrante de ce code, j'ai cru devoir l'imprimer et le traduire. Le texte dont j'ai fait usage ne porte point de rubriques en tête de chaque article; mais à la suite du code et après la formule de mandement pour l'exécution, l'éditeur a imprimé une série de rubriques en forme de table des matières, que je ne considère point comme partie intégrante de la loi, et qu'il m'a paru inutile d'imprimer et de traduire.

at alle de som ere inden Skibsborde (næst den Almectigste Gud) mest fortrøste dennem paa Styremanden, som wdi storm oc all Liffs fare met Skib oc Gods skal dennem berædde, er det ingen ringe Sag, sig den befalning offuer at tage.

Thi formedelst wforstandige Styremend, som paa Haffner, Grunde, Reff oc Bancker, wbekiende ere, oc icke heller vide at beregne tider effter Maanedens vext oc affbræck, som kaldis Ebbe oc Flod, met andet som deris kald tilhører, mange Skib bliffue forgangen oc omkomne, Huor for storlige er førnøden, saadan Skade oc Wlycke at affuende oc forkomme, paa forscreffne Styremend, at haffue synderlig act oc indseende.

Oc fordi det menige Skibsfolck findis at holde sig megit wtilbørlige imod deris Skippere oc Formend, saa vel paa Land, som inden Skibsborde, met Druckenskaff, Oprør, Mytterij, Forbund, Wlydighed, oc alt andet Wlempe, oc icke acte eller ansee deris egen Ære, gode Lycke, timelig straff, eller noget andet, er det befryctendis (wden der betiden findis raad oc lempe til) at den som sin Handel til Søes bruger, der offuer kand lide stor skade oc affbreck.

Wi ocsaa befinde, at vore Riger oc Lande met deris Øer oc Søstæder strecke sig alle til det store Haff, oc ere beringede met Fiorde oc Strømme aff Øster oc wdi Vester, oc vore Indbyggere, effter Guds skick oc forsiun, at skulle haffue deris største vnderholdning oc Næring aff Søhandel, met afførsel oc tilførsel, Fiskerij oc anden Seylatzis brug, Da ere wi billige der aff foraarsagede, Oc nu wdi vort Regimentis begyndelse, besynderlig tilneyede, at giøre en god skick oc ordning der paa, aff huilcken den Almectigste Gud kand prisis, Vore kiere Vndersaatte mue læris, oc alting

appelle flux et reflux, ni ne possédent les autres connoissances nécessaires à leur profession, beaucoup de navires se brisent et se perdent, il est de l'intérêt de nos fidèles sujets, pour prévenir de tels malheurs, de soumettre lesdits pilotes à une sévère inspection.

Il a été reconnu en outre que beaucoup de matelots se conduisent d'une manière très-indécente envers leurs patrons et chefs, aussi bien à terre qu'à bord des navires, en buvant, se révoltant, faisant des émeutes et des ligues, et en commettant d'autres excès, sans respecter leur propre honneur, leur bonheur et sans craindre les punitions des lois; de manière que les affréteurs (si l'on n'y apporte un prompt remède) et ceux qui pratiquent le commerce maritime peuvent être endommagés;

Vu que nos royaumes et pays, avec leurs îles et villes maritimes, sont situés tous sur la grande mer, et coupés par des lacs et des fleuves à l'est et à l'ouest, de manière que, d'après la volonté et la Providence de Dieu, nos sujets doivent tirer leur nourriture et leur entretien surtout du commerce maritime, en exportant et important les produits de la pêche et des autres branches de la navigation];

Nous avons pris la résolution, surtout maintenant au commencement de notre règne, de faire une bonne loi et ordonnance sur ce sujet [au moyen de laquelle, avec l'aide du Tout-Puissant, nos chers sujets puissent s'instruire, et selon laquelle tout se passe convenablement entre ceux qui vivent du commerce maritime];

Vu l'avis du conseil principal du royaume de Danemarck, et des plénipotentiaires des villes maritimes de nos susdits royaumes de Danemarck et de Norvége, nous avons accordé et accordons le droit

kand skee met tilborlig act oc forsiun, Imellem alle dennem som aff Seylatzis handel skulle sig nære oc vnderholde, Oc Wi nu derfor met vore Elskelige Danmarckis Rigis Raads Raad, Oc menige Søstædernis her wdi forne vore Riger Danmarck oc Norge, Fuldmectige, Haffue beuilget oc samtyckt, Oc nu beuilge oc samtycke, denne effterfølgendis Søret, som skal holdis oc brugis wdi forne vore Riger Danmarck oc Norge, Paa det den ene met det anden diss bedre kand vide sig wdi sin bestilling, Skib oc Skibs handel anrørendis, at rette oc holde, Oc til forscreffne Søræt-tis ydermere forfremmelse, ville wi alle Borgemestere, Raadmend oc Byfogeder wdi alle vore Søstæder wdi Danmarck oc Norge, saa vel som andre vore Land oc Førstedomme, Budet oc befalet haffue, At de den Mandag næst fore vor Frue Dag Kyndelmisse, Aarlige til tinge, lade for menige Borgere oc Bymend, Forscreffne vor Søret læse oc Forkynde, vnder vor Kongelige Hæffn, Straff oc Vrede.

maritime suivant, qu'on doit observer et pratiquer dans nosdits royaumes de Danemarck et de Norvége, pour que tout le monde dans le commerce maritime apprenne mieux à remplir et observer ses devoirs (1);

Ordonnons encore, pour la plus grande publicité de ce droit maritime, que tous les bourgmestres, sénateurs et échevins dans toutes nos villes maritimes des royaumes de Danemarck et de Norvége, et dans nos autres possessions et principalités, feront lire et proclameront cette loi le lundi avant la fête de la Chandeleur de chaque année, dans une assemblée, devant les citoyens et habitans, sous peine d'encourir notre disgrâce royale.

1. Først ville wi at ingen Skipper skal vere mectig til, at forfracte sit Skib wden met sine Rederis vidskaff oc samtycke, saa fremt de ere saa næruerendis, at forscreffne Skipper kand forspøre sig med dennem, Enten met bud eller scriffuelse, eller oc beraade oc forspøre sig met sin Skriffuere, Styremand oc fornemste Skibsfolck, Huem som her imod giør, oc hand vorder beklagit der offuer, da skal det som hand saa giort haffuer, ingen mact haffue, oc samme Skipper skal haffue forbrut x Marck til Konningen, oc x Marck til Byen.

I. Nous voulons qu'aucun patron ne puisse affréter son navire à l'insu et sans le consentement des armateurs, quand il peut communiquer avec eux par des tiers ou par écrit, ou sans avoir pris l'avis et le consentement de l'écrivain, du pilote et des principaux de son équipage; si l'on ne se conforme pas à ces dispositions et qu'il s'élève quelque réclamation à ce sujet contre un patron, l'acte sera déclaré nul, et le patron puni d'une amende de dix marcs au profit du roi et de dix marcs au profit de la ville (2).

II. Oc naar nogen Skipper vil leye Folck til Skibs behoff, Da skal hand først tilspøre

II. Lorsqu'un patron veut engager son équipage, il est tenu de demander à chacun

(1) Tout ce que j'ai placé entre deux crochets a été omis dans la traduction plat-allemand que Westphal a publiée.

(2) Cet article paroît avoir sa source dans l'article 3 du recès anséatique de 1434, dans l'article 13 de celui de 1447, dans l'article 2 de celui de 1530.

huer besynderlige, met huem hand sidst seylet haffuer, om hand met villie oc venskab er fra hannem skild, Kand hand det icke met Breff, eller gode Vidne beuise, Da skal hand den icke leye.

III. Hvilcken Skipper som haffuer leyet sit Folck, vere sig enten Styremand eller Baadsmand, da ere de strax plictige, at giffue sig ind wdi Skibet, saa tilig som Skipperen dennem der om tilsigendis vorder, Oc der tage vare paa deris Embede oc arbeide, at lade eller ballaste Skibet før end de oppebære deris hyre, kunde de siden icke til ens vorde met Skipperen om hyren, da giffue Skipperen dennem for huer dags arbeide, som andre Dagløner, oc der met dennem quit vere, haffue de oc oppebaaret deris Hyre, oc bliffue forsømmelige, oc icke tage vare paa Skibet, Da giffue samme Hyre tilbage, oc der til met saa megit som dennem vaar loffuit til Hyre, halffdelen til Konningen, oc halffdelen til Skipperen, eller oc leggis wdi Fengsel wdi xiiij Dage, til Vand oc Brød, om de icke haffue at betale met.

IV. En Skipper som vil seyle Vestuert, enten wdi Franckerige eller Spanien effter Salt, eller andre Vare, Da skal hand giffue sit Folck deris fulde hyre, halffparten der som hand vdreder, eller ballaster Skibet, oc anden halffpart naar hand kommer tilbage igen, oc haffuer forloffet sit Salt, eller andet hans Gods oc Vare.

V. Om nogen Styremand, eller Baadsmand sig forhyrer, oc icke er god for det som hand sig vdgiffuer, oc det kand hannem skellige offuer beuises aff tho eller tre inden Skibsborde, den skal myste sin hele Hyre, oc der foruden bøde saa megit som hannem vaar loffuit til Hyre, halffdelen til

de ceux qui s'offrent à lui avec quel patron il a fait voile pour la dernière fois, et s'il l'a quitté de son consentement et à l'amiable : si cela ne peut pas être prouvé par écrit et par de bons témoignages, le patron ne doit pas engager cette personne (1).

III. Quand un patron a fait son contrat avec l'équipage, soit avec le pilote, soit avec les matelots, ceux-ci sont tenus de se rendre à bord immédiatement après l'ordre que le patron aura donné, et ils doivent faire chacun leur ouvrage. S'il n'y a pas encore de fixation pour leurs salaires, le patron doit les payer comme ouvriers à la journée. S'ils ont reçu leur salaire et sont en retard, ils doivent rendre le salaire qu'ils ont reçu, et en sus une somme égale au salaire promis, dont moitié sera pour le roi et l'autre moitié pour le patron. Faute de paiement, ils subiront un emprisonnement de quinze jours, sans recevoir d'autre nourriture que du pain et de l'eau (2).

IV. Un patron qui fait voile pour l'ouest, pour la France ou l'Espagne, à l'effet de prendre du sel ou d'autres marchandises, doit faire un contrat avec les gens de l'équipage pour le voyage entier, et leur payer la moitié du salaire quand le navire est frété ou lesté, et l'autre moitié à leur retour, quand la cargaison de sel ou d'autres marchandises a été déchargée (3).

V. Si un pilote ou un matelot, après s'être loué, n'est pas capable de faire ce qu'il a promis, et que cela soit prouvé par deux ou trois des personnes qui sont à bord du navire, il perdra son salaire, et il sera obligé de payer une somme égale au salaire promis, dont moitié sera pour le roi et l'autre moitié pour le patron. S'il n'a pas de quoi

(1) Cet article paroît emprunté à l'article 15 du recès anséatique de 1530; il est bon de rapprocher cet article du 36.e ci-après.

(2) Le fond de cet article paroît emprunté à l'article 25 du recès anséatique de 1530; il est bon de rapprocher cet article du 33.e ci-après.

(3) Cet article paroît emprunté à l'article 1 du recès anséatique de 1380.

Konningen, oc halffdelen til Skipperen. Der som hand icke haffuer at bøde met, skal huer tre gange gaa vnder Kølen, vden Skipperen hannem benaade vil.

payer, on lui donnera la cale trois fois, à moins que le patron ne veuille lui faire grâce.

Oc der som nogen Styremand eller Lodsmand lader sig leye, for Styremand eller Lodsmand, oc Skipperen fanger skade, enten paa Skib eller Gods, for hans forsømmelse oc vforfarenhed skyld, da skal samme Styremand eller Lodsmand vere plictig at bøde alt Skaden igien om hand det formaa. Men der som hand icke formaa at betale Skaden, da haffue Skipperen mact offuer hans Liff, om det kand beuisis met try skellige Vidne, inden Skibsborde.

Si le patron éprouve quelque perte, soit dans le navire, soit dans les marchandises, par la faute et l'inexpérience d'une personne qui s'est engagée pour être pilote ou matelot, cette personne doit payer tout le dommage : en cas d'insuffisance, et quand la preuve est établie par trois témoins irréprochables, le patron a droit sur son corps et sa vie (1).

VI. Hvilcken Baadsmand formedelst druckenskaff eller anden wlydighed, icke vil vere sin Skipper følgactig naar vinden blæs, Da skal Skipperen ingeledis forligge sin Vind, men Leye en anden Mand vdi hans sted, Oc den som brødig findis, skal igengiffue hues hand haffuer anammet, oc hues som den ydermere kaaster, oc haffue forbrut x Marck til Konningen, oc x Marck til Byen. Den samme ræt skal oc vere om Styremanden. Haffuer hand icke at betale met, Da skal hand antuordis Konningens Lænsmand oc trælis for sin brøde oc faldsmaal, Oc der som nogen Baadsmand er sin Skipper wlydig udi Søen, Da haffue Skipperen mact at sette hannem vdi Land, oc beløne en anden vdi hans sted, aff den whørsom Baadsmands hyre oc føre, oc Skipperen der met angerløs vere.

VI. Quand un matelot ne suit pas son patron, par ivresse ou désobéissance, lorsque le vent est favorable, celui-ci n'en doit pas moins partir ; mais il doit prendre un autre matelot en remplacement. Le matelot qui aura manqué de parole est obligé de rendre tout ce qu'il a reçu, ainsi que le surplus de salaire payé au remplaçant; il sera en outre passible d'une amende de dix marcs envers le roi et de dix marcs envers la ville; les mêmes principes s'appliquent aussi au pilote. Celui qui n'aura pas de quoi payer doit être remis au bailli du roi, qui lui fera exécuter des travaux jusqu'à concurrence de la condamnation et pour sa nourriture. Si un matelot refuse d'obéir au patron pendant le voyage, celui-ci a le droit de le mettre à terre, et d'en prendre un autre à sa place, qu'il paiera avec le salaire et la pacotille du désobéissant, de manière que le patron n'en éprouve pas de perte (2).

VII. Om nogen Baadsmand sig fæst haffuer, oc ligger aff Skibet om natte tide, wden Skipperens forloff, oc vorder anklaget, hand bøde der for iij Marck til Konningen, oc iij marck til Byen, Men skeer nogen ydermere skade for slig forsømmelse, Da stande der for til rætte, effter Sagens leylighed.

VII. Quand un matelot engagé restera une nuit hors du navire sans la permission du patron, il sera, sur la plainte de ce dernier, condamné à une amende de trois marcs envers le roi et de trois marcs envers la ville ; de plus, s'il y a quelque dommage occasioné par cette négligence, il sera tenu de le réparer, suivant les circonstances (3).

(1) Le principe de cet article est emprunté à l'article 2 de la compilation de Wisby.

(2) Le fond de cet article a pu être emprunté à l'article 1 de la compilation de Wisby, et à l'article 3 du recès anséatique de 1378.

(3) Le principe de cet article est emprunté à l'article 19 de la compilation de Wisby. On peut aussi le comparer avec le chapitre LIX [LXXII] du statut de Sleswick.



VIII. Findis nogen Baadsmand, som paa nogen Reise stæd er, om natte tide paa gaden, eller oc i wtibørlige Huse oc Herberge, Den maa oc skal Fogeden oc Byes tienere, gribe oc fengsle, wdi iij Dage til Vand oc Brød, Oc der til met bøde iij Marck til Konningen, oc iij Marck til Byen, Giør hand nogen anden gierning, stande der for til rætte effter Sagens leylighed.

VIII. Lorsqu'un matelot engagé pour un voyage sera trouvé dans la rue pendant la nuit, ou dans des maisons ou des auberges malhonnêtes, la police doit le mettre en prison, au pain et à l'eau, pendant trois jours : en outre, il paiera une amende de trois marcs envers le roi et trois marcs envers la ville. S'il commet un autre délit, il sera puni suivant la loi (1).

IX. Kommer en Skipper met sit Skib wdi Hafn eller paa Reed, oc hans Folck ville fare wdi Landet, Da skal halffdelen bliffue wdi Skibet oc trolige det foruare, oc de som fare i landet, skulle betimelige komme til Skibs igien, Huo som her imod sig fordrister at bliffue i Lande, wden skellig aarsage, oc Skipperens forloff, hand straffis oc bøde der for, som her næst tilforn sagt er.

IX. Quand un navire est dans le port ou à la rade, et que l'équipage veut aller à terre, la moitié doit rester à bord pour la garde du navire; ceux qui sont allés à terre doivent retourner de bonne heure, et s'ils y restent sans permission du patron [ou sans autre suffisante] (2), ils seront passibles des peines et des amendes énoncées ci-dessus (3).

X. Naar en Skipper vil seyle Vestuert, vdi Holland, Seeland, Engeland, Skotland, Franckerige, Portugal, eller Spanien, Da er hans oc Styremandens føring, huer dennem en Læst, Høffuitzbaadsmanden, Scriffueren, Tømmermanden oc Kocken, huer dennem en halff Læst, Oc de andre Baadsmend huer tre om en Læst.

X. Quand un patron fait voile pour l'ouest, la Hollande, la Zélande, la France, le Portugal et l'Espagne, la portée du patron et du pilote est d'un laste; celle du premier matelot, du secrétaire, du charpentier et du cuisinier, est d'un demi-laste, et de chaque matelot, d'un tiers de laste (4).

XI. Maa ingen sellie sin føring aff Skibet wden met Skipperens samtycke oc vidskaff, vnder samme førings fortabelse, halffdelen til Koningen, oc halffdelen til Skipperen.

XI. Personne ne doit vendre sa portée sans le consentement du patron : en cas de contravention, la moitié du prix sera payée comme amende au roi et l'autre moitié au patron (5).

XII. Icke skal Skipperen heller vere plictig at suare til nogen føring, naar Skibet er tillabt, Men naar Skipperen begynder at lade, skal hand paaminde huer vdi almindelighed der om, oc da huer giffue til-

XII. Le patron n'est pas obligé d'admettre les portées quand le navire est surchargé; mais, lorsque le chargement commence, il doit en prévenir l'équipage, afin que chacun puisse faire usage de son droit de portée comme il lui plaira (6); mais aucun matelot

(1) Cet article paroît emprunté à l'article 2 du recès anséatique de 1441. L'article 36 de la compilation de Wisby a pu aussi en fournir l'idée.

(2) Ces mots sont omis dans la traduction plat-allemand publiée par Westphal.

(3) Cet article est bien plus directement que le précédent emprunté à l'article 36 de la compilation de Wisby.

(4) Cet article paroît emprunté à l'article 6 du recès anséatique de 1530.

(5) Cet article paroît emprunté à l'art. 7 du recès anséatique de 1530; voir encore la fin de l'art. suivant.

(6) Il y a une faute d'impression dans le texte danois. Suivant l'article 29, chapitre 1.er, du code de 1683, on doit lire lade pour ſtibe, qui ne donne pas de sens.



kende, som vil skibe sin egen føring, oc giøre sig den saa nyttig som hand kand, Oc skal ingen Baadsmand sellie deris førings rom, uden Skipperens samtycke.

XIII. Forsømmer nogen Baadsmand sit arbeide, all den stund at Skibet ladis eller lossis, hand skal giffue sine Staalbrødre, for huer dag hand det forsømmer en halff Marck.

XIV. Ingen maa føre Baaden eller Espingen fra Borde, uden met Skipperens, Styremandens, eller Høffuitsbaadsmandens forloff, huem det giør, skal haffue forbrut til alt Skibs folck iij Marck, oc kommer Baaden nogit til, eller oc formedelst saadant, nogen anden skade skeer, da stande dennem der for til rætte, som der haffue paa at sige.

XV. Fordrister sig nogen til at giøre Mytterij, Oprør, eller forbund imod Skipperen, oc det kand skellige beuisis, Da skal det straffis som anden Halsløs Gierning, som oc de skulle straffis, som ville nøde oc trenge Skipperen til at seyle anden steds met dennem, end deris befkeed er, Skipperen oc Rederne til skade.

XVI. Undviger nogen Baadsmand Skipperen met sin hyre, Oc det udi sandhed kand beuisis, Da skal den der for straffis som en anden Tyff.

XVII. En Skipper som er fractet udi Nederland, Engeland eller Skotland, oc losser der sin last, oc vorder til sinds at ville seyle met samme sit Skib udi Franckerige, eller udi Spanien, hand skal forbedre sit

ne peut vendre la place de sa pacotille sans la permission du patron (1).

XIII. Si quelqu'un des matelots néglige de travailler au chargement ou au déchargement du navire, il sera obligé de payer aux autres un demi-marc par jour (2).

XIV. Personne ne doit se servir du canot ou de la chaloupe du navire sans la permission du patron, du pilote ou du premier matelot; celui qui s'en sera servi sans cette permission paiera une amende de trois marcs, répartie entre l'équipage; lorsque le canot sera avarié, ou qu'un autre dommage aura été occasioné par ce fait, il en répondra envers qui de droit (3).

XV. Si quelqu'un ose faire une mutinerie, une sédition ou une coalition contre le patron, et si le fait est constaté, il sera puni comme s'il eût commis un crime digne de mort. La même peine est encourue par ceux qui, au préjudice du patron ou des armateurs, veulent forcer le patron de prendre une autre route que celle qui lui a été indiquée (4).

XVI. Si un matelot s'enfuit avec son salaire et si le fait peut être constaté, il est soumis à la peine prononcée contre les voleurs (5).

XVII. Un patron qui a chargé pour les Pays-Bas (6), l'Angleterre ou l'Écosse, et qui, après y avoir déchargé, se résout à faire voile avec le même navire pour la France ou l'Espagne, doit donner à son équipage un tiers de plus que le salaire primitivement

(1) Cet article a pu être emprunté à l'article 33 de la compilation de Wisby et à l'article 8 du recès anséatique de 1530.

(2) Le fond de cet article peut avoir été emprunté à l'article 23 du recès anséatique de 1530.

(3) Cet article a pu être emprunté à l'article 4 de la compilation de Wisby, au chapitre XVII du droit maritime d'Islande contenu dans le Jons-bog et à l'article 28 du recès anséatique de 1530.

(4) Cet article paroît avoir été emprunté à l'article 24 du recès anséatique.

(5) Cet article a pu être emprunté à l'article 62 de la compilation de Wisby.

(6) La traduction publiée par Westphal porte Nye Landt, qui sembleroit signifier l'*Amérique*.



folck deris Hyre, den tredie Penning mere end hand tilforn haffuer loffuit dennem, oc de skulle vere plictige at følge hannem, huer vnder xl Marcks brøde til Konningen, Oc naar Skibet kommer der fra oc did, som Skipperen giør sit marcked, oc haffuer losset, oc Skibet er foruaret, skal Skipperen der giffue dennem deris Hyre.

promis; et l'équipage est obligé de le suivre, sous peine d'une amende de quarante marcs envers le roi (1). Quand le navire est arrivé au port de destination, et quand il est déchargé et se trouve en sûreté, le patron est obligé de payer le salaire à l'équipage (2).

XVIII. Far nogen Baadsmand aff Skibet oc giør sig wnyttig vdi Druckenskaff, eller vdi andre maade, oc bliffuer der offuer Lemmelæst, saa hand icke kand fuldgiøre sin Reyse, Den skal giffue tilbage igien det hand haffuer oppebaaret, Oc Skipperen leye en anden wdi hans sted, Huad det ydermere kaaster, skal Skipperen met sine Metredere selff betale.

XVIII. Si un matelot sorti du navire, par suite d'excès, d'ivresse ou autrement, est blessé si gravement qu'il ne puisse pas continuer sa route, il est obligé de rendre ce qu'il a reçu de salaire, et le patron doit en engager un autre à sa place; le surplus du salaire qu'il sera obligé d'accorder sera supporté par le patron et ses armateurs (3).

XIX. Fanger nogeu aff Skibsfolcket Skade wdi Skibs arbeide, eller andre maade, wdi Skibs nytte oc gaffn, oc er dog icke selff Aarsage der til, eller oc nogen bliffuer siug paa Reysen, saa hand icke kand bliffue liggendis wdi Skibet, Da skal Skipperen lade den Siuge komme i Landet, oc bestille hannem Herberge, oc en som hannem skal paauare, oc besørge hannem met Lius oc Kaast, til nødtørfftighed, effter den maade, som hand spiser wdi Skibet, Bliffuer hand til paff, Da komme sig wdi Skibet igien, Dog er Skipperen icke plictig til, at tøffue effter hannem, meu seyle naar Skibet er seylrede, Oc døer hand den stund Skibet er paa hæden reisen, Da skal hans arffuinge haffue hans halffue hyre oc føring, met hues andet hannem tilhører. Men er Skibet paa hiem Reisen, da tage hans Arffuinge hans hele hyre oc føriug, oc betale hans Jordeferd, Oc skal Offrigheden haffue inseende der hos, om den Dødis Arffuinge er der icke tilstede.

XIX. Si quelqu'un est blessé en travaillant pour le navire, ou ailleurs, en étant occupé à l'avantage et à l'utilité du navire, et qu'il n'y ait pas donné occasion par une faute, ou si quelqu'un devient malade dans le voyage, tellement qu'il ne puisse rester à bord, le patron est tenu de faire transporter le malade à terre, de lui procurer un logis et de lui donner quelqu'un qui le soigne; plus, il doit lui fournir de la chandelle et de la nourriture selon ses besoins, de la même qualité qu'on les donne à bord. Si le malade se rétablit, il doit rentrer sur le navire; mais le patron n'est pas obligé de l'attendre quand le navire est prêt à partir : s'il meurt pendant que le navire est en route pour l'étranger, ses héritiers auront droit à la moitié de son salaire et à sa pacotille, ainsi qu'à tout ce qui lui appartient en outre; mais si le navire est à son retour, les héritiers recevront le salaire et la pacotille en entier, et ils paieront alors les funérailles [auxquelles les autorités pourvoiront lorsque les héritiers du défunt ne seront pas présens] (4).

(1) La traduction plat-allemand de Westphal porte *vingt* marcs.

(2) La première partie de cet article paroît avoir été empruntée à l'article 12 du recès anséatique de 1530.

(3) Cet article a pu être emprunté aux articles 20 et 46 de la compilation de Wisby, lesquels sont une copie littérale l'un de l'autre.

(4) La dernière disposition ne se trouve pas dans la traduction plat-allemand publiée par Westphal. Du reste, l'article a pu être emprunté à l'article 21 de la compilation de Wisby.

XX. End ſkede det ſaa, At nogen Skipper bleff anfalden vdi Søen, aff Fiender eller Sørøffuere, oc ſtiller ſig til verrie, Saa at hans Folck bleffue ſaare eller Lemmelæſte, Da ſkal Skipperen lade dennem hielpe oc læge, oc ſkal den lægeløn, hyre, føring oc anden omkaaſt, gaa offuer Skib oc Gods, fordi det er ſked for Skibs oc Godzis beſkiermelſe.

XXI. Om en Skipper vorder til ſinde, at bryde ſin Laſt, før end hand kommer til den Sted ſom hand haffuer hyret ſit Folck, Oc kand hand vide ſine Rederis gaffn oc forbeel der met, Da maa hand det vel giøre, oc hans Baadsmend ſkulle vere plictige, at loſſe foruden knur oc imodſigelſe, Oc beholder hand ſaa megit aff ſamme laſt vdi Skibet igen, ſaa hand er ſtiff nock belaſtet, at ſeyle did, ſom hand ſit Folck hyret haffuer, da er hand dennem ingen forbedring plictig, Oc de were hannem følgactige did, ſom forſcreffuit ſtaar, Men der ſom hand loſſer ſin fulde laſt, oc ſkal tage ballaſt ind igien, da giffue hand ſit Folck deris hele Hyre, Oc vil hand ſiden ſeyle frembdelis, da giffue hand ſit Folck hues billigt er, oc met dennem kand til eens vorde, Findis nogen her imod wlydig at vere, oc icke ſig rette vil, ſom forſcreffuit ſtaar, da haffue ſig der met forbrut ſin hyre oc føring, oc der offuer bøde x Marck til Konningen, oc x Marck til Byen.

XII. Om ſaa vaare, at Skipperen haffde tilladet ſit Skib, oc formedelſt Krig, Sørøffuere, Arræſt, aff Landſens oc Stadſens Offrighed, icke torde, maate eller kunde, fuldgiøre ſin Reiſe, Oc det bliffuer hannem tilladet at afftacke ſit Folck, Da bliffuer hand dennem quit met fierde parten aff deris hyre, Men der ſom Skipperen vdløber vdi Søen, oc enten myſter Seyl, Maſt, Acker eller Tow, eller for andre merckelige

XX. S'il arrive qu'un navire soit attaqué par des ennemis et des pirates, et si l'équipage se défend, de sorte qu'il y ait des hommes blessés ou perclus, le patron est obligé de les faire guérir; mais l'honoraire du médecin, le salaire du matelot, les portées et les autres frais, sont acquittés proportionnellement par le navire et les marchandises; car cela est arrivé pour leur défense commune (1).

XXI. Le patron qui désire faire son déchargement avant d'arriver au port pour lequel il a engagé son équipage, en a le droit si en cela il agit dans l'intérêt de ses armateurs, et l'équipage est obligé de décharger sans murmure et sans objection. Si le patron garde de sa cargaison une quotité de marchandises telle que le navire soit encore suffisamment lesté pour se rendre à la destination, il n'y a pas lieu d'augmenter les salaires, et l'équipage est obligé de suivre les ordres du patron, comme il est dit plus haut; mais si la cargaison entière vient à être déchargée et que le navire soit lesté de nouveau, le patron doit payer le salaire entier aux gens de son équipage, et de plus, s'il veut continuer le voyage, il doit leur accorder un supplément raisonnable, réglé amiablement. Quiconque refusera de se conformer à ces dispositions sera condamné à perdre son salaire et sa portée, ainsi qu'à l'amende de dix marcs envers le roi et autant envers la ville (2).

XXII. S'il arrive qu'un patron, après avoir fait son chargement, n'ose, ne veuille ou ne puisse pas effectuer son voyage, à cause d'une guerre, des pirates, d'un embargo mis par le souverain ou le magistrat, et qu'en conséquence il congédie son équipage, il ne devra payer qu'un quart des salaires. Quand le patron est entré en mer, si la perte de ses voiles, de ses mâts, de ses ancres, de ses câbles, ou toutes autres raisons considérables, l'obligent à retourner

(1) Cet article a pu être emprunté à l'article 2 du second recès anséatique de 1434.

(2) Cet article, qui a quelque analogie avec l'article 35 de la compilation de Wisby et avec l'article 12 du recès anséatique de 1530, a plus probablement été emprunté aux articles 15 et 16 de l'ordonnance pour les Pays-Bas de 1551.

Aarsager nødis til, at løbe til bage vdi Haffnen igien, at oplegge sit Skib, Da skal Skipperen giffue dennem den halffue hyre, oc der met dennem quit were.

au port et de mettre son navire sur le chantier, il pourra, en accordant le demi-salaire, résilier sa convention avec l'équipage (1).

XXIII. Vorder en Skipper sing, eller Partijsk met sine Redere, saa at Redere ville sette en anden Skipper paa Skibet, Da skal alt Skibsfolcket, for den samme hyre, vere den nysette Skipper følgactig, lige som den anden, vnder den hyris fortabelse, Dog saa, om hand vil seyle videre, skal hand giffue dennem forbedring, som før er sagt.

XXIII. Lorsqu'un patron tombe malade, ou que, par l'effet d'une contestation entre lui et ses armateurs, ceux-ci veulent mettre un autre patron sur le navire, tout l'équipage doit suivre le nouveau patron pour le prix convenu avec le premier, sous peine d'être privé de tout salaire (2); mais quand le nouveau patron désire allonger le voyage, il doit accorder une augmentation, comme il a été dit plus haut (3).

XXIV. Bliffuer nogen Skipper Skibbruden, Da skal hand vere forplictet met Sibsfolcket, at bierge Skibet, Godzit, oc Skibs Redskaffuet, oc anamme aff Kiøbmendene der for en redelig Biergeløn, effter gode Mends sigelse, Oc skal Kiøbmendene giffue til fract aff det bierede Godz, oc Baadzmendene til hyre, effter som seylatzen er lang til, oc Dannemend kunde kiende ræt at vere, Oc der som nogen forrycker eller vnderslaer noget aff samme Skibbrudne Godz, den skal straffis lige som for andet Tyffuerij, Oc huilcken Baadsmand, som icke vil hielpe at biere Skib, Godz oc Skibsredskaff, hand skal myste sin hyre, met hues hand tilforne haffuer oppebaaret, oc holdis siden for en wærlig Mand, iblant andre gode Søfarende Folck.

XXIV. En cas de naufrage, le patron et les gens de l'équipage sont obligés de sauver le navire et les apparaux, ainsi que les marchandises; et le salaire leur en sera payé d'après l'avis de personnes recommandables. D'un autre côté, le fret des marchandises sauvées dû par les chargeurs, ainsi que les salaires de l'équipage, doivent être payés en proportion de la route effectuée et suivant l'avis de personnes recommandables. Si quelqu'un prend ou soustrait les effets sauvés, il doit être puni comme voleur. Le matelot qui ne veut pas aider à sauver le navire, les marchandises et les apparaux du navire, perdra son salaire, même l'à-compte qu'il auroit reçu, et il doit être regardé par les autres bons matelots comme homme malhonnête (4).

XXV. Skal folcket holde god Fred oc Enighed, inden Skibs borde, Der som nogen giør den anden saar eller Lemmelæst, saa at Skipperen oc Skibs arbeide, der met bliffuer forsømmet, Da skal den som skaden haffuer giort, fly en anden wdi steden, Oc bøde der for til Konningen oc Byen, effter som Skaden er stor til.

XXV. L'équipage doit vivre de bon accord dans le navire : si quelqu'un en blesse un autre ou le rend perclus, de sorte que le travail dans le navire en souffre, celui qui a causé ce malheur doit mettre un autre en place du blessé, et payer en outre une amende au roi et à la ville, selon les circonstances (5).

(1) Je ne crois pas qu'il se trouve dans les lois du Nord que j'ai déjà publiées d'article qui ait fourni celui-ci. Il paroît emprunté à l'article 18 de l'ordonnance de 1551 pour les Pays-Bas.

(2) Cette partie a pu être empruntée à l'article 20 de l'ordonnance de 1551 pour les Pays-Bas.

(3) Voir l'article 17 qui précède.

(4) La première et la dernière disposition de cet article paroissent empruntées aux articles 2 et 3 du recès anséatique de 1417; la seconde a quelque analogie avec l'article 24 du recès de 1447 et avec l'article 20 de celui de 1530.

(5) Le principe de cet article a pu être emprunté à l'article 26 de la compilation de Wisby.

XXVI. End bliffuer den saare død, aff samme skade, Da skal Skipperen oc alt Skibsfolcket vere skyldige at holde Mandraberen tilstæde, oc antuorde Lænsmanden eller Befalningsmanden hannem wdi hænde, at som de først til Lands komme, hand der vndgielder sin fortiente Løn, effter Sagens leylighed, Oc der som at samme Misdedere vndkommer, Da skulle de alle, som wdi Skibet vaare, suare hans Gierning.

XXVI. Si le blessé meurt par suite de cette blessure, le patron et l'équipage doivent arrêter le meurtrier, et le remettre au bailli ou autre magistrat [du premier pays où ils aborderont] (1), pour être puni de son crime, selon les circonstances; si le meurtrier s'échappe, tous ceux qui étoient dans le navire en seront responsables (2).

XXVII. Om nogen Skipper, Kiøbmand eller Baadsmand, sig forgriber wdi nogen Gierning, som er Liffs straff værd, hand skal icke der met mere haffue forbrut, end hans egen part wdi Skib oc Godz kand vere, Oc det skal offuerantuordis, ved tre de beste Mends Eed wdi Skibet ere.

XXVII. Si le patron, un négociant ou un matelot, commet un crime entraînant peine de mort, le coupable ne doit perdre que son intérêt dans le navire; le montant de cet intérêt doit être délivré sous le serment des trois principaux de l'équipage (3).

XXVIII. Ingen Baadsmand maa straffe Skipperens Kaast, icke heller begiere anden Spisning, inden Skibs borde, end seduanligt er, oc dagen tilhører, effter gammel seduane, huem det giør, oc icke haffuer skiellig Aarsage der til, skal der met sin hyre oc føring forbrut haffue, oc maa Skippere sette hannem paa det første Land hand tilkommer, som før er sagt.

XXVIII. Aucun matelot ne doit se plaindre de la nourriture du patron, ni en exiger d'autre à bord que celle qu'on donne chaque jour suivant l'ancienne coutume. Celui qui, sans une raison suffisante, élèvera une plainte, perdra son salaire et sa pacotille; le patron peut le déposer sur la première terre qu'il touche, comme il a été expliqué précédemment (4).

XXIX. Kommer Skipperen wdi Haffn, der som fersk Mad er at bekomme, Fisk eller Kiød, Da maa hand den kiøbe effter sin egen vilie, Dog skal hand icke vere nødt eller tuingd til, Huem som her imod offuerfalder Skipperen, oc det vorder klaget, skal haffue forbrut iij Marck til Konningen, oc iii Marck til Skipperen.

XXIX. Si un patron entre dans un port où l'on peut avoir de la nourriture fraîche, que ce soit viande ou poisson, il peut en acheter, s'il le veut, mais il n'y doit pas être forcé. Si quelqu'un de l'équipage veut contraindre le patron à ce qu'il ne veut pas faire, il sera, sur la plainte de celui-ci, condamné à une amende de trois marcs envers le roi et de trois marcs au profit du patron (5).

XXX. Huem som vil nøde Kocken til at giøre Ild, oc spise vden den rette tid

XXX. Si quelqu'un force le cuisinier d'allumer du feu et de donner à manger hors

(1) Ces mots ne se trouvent point dans la traduction plat-allemand publiée par Westphal.

(2) Il y a quelque analogie entre cet article et l'article 1.er du recès anséatique de 1530.

(3) J'ai dû me borner à donner une traduction littérale de cet article, un peu obscur, mais qui est rendu plus clairement dans l'article 13 du chapitre 1.er du code de 1683, qui l'a reproduit. Il paroît qu'en Danemarck la peine de mort emportoit la confiscation des biens. L'objet de l'article est de déclarer que cet événement ne peut affecter que la part du coupable.

(4) L'article auquel on renvoie est le 6e. Le nôtre a été emprunté à l'article 29 du recès anséatique de 1530. Il a été fait depuis en Danemarck, sur ce sujet, une ordonnance particulière, du 23 mars 1756.

(5) Cet article est emprunté à l'article 10 du recès anséatique de 1530.

effter gammel sedvane, hand bøde der for x Marck til Konningen, oc myste sin Hyre, Men der som Kocken det fortier, oc icke vil aabenbare, men siden vdkommer, hand skal der for bøde iij Marck til Konningen, oc iij Marck til Byen, Skal oc Kocken vere plictig til, at foruare Skibs fetalie, saa den icke spildis eller forderffuis for hans forsømmelse skyld, Giør hand det icke, Da bøde skaden oc myste sin hyre.

du temps fixé par les anciens usages, il sera assujetti à une amende de dix marcs envers le roi et privé de ses gages. Si le cuisinier dissimule ce fait et qu'on le constate plus tard, il sera condamné à une amende de trois marcs envers le roi et de trois marcs envers la ville (1). Le cuisinier est obligé de bien garder les victuailles du navire, afin que rien n'en soit perdu par sa négligence : en cas de contravention, il doit payer le dommage et perdre son salaire (2).

XXXI. Skal ingen heller fordriste sig til, inden Skibsborde, at dricke til offuerflødighed, eller giøre Gæstebud vdi Skibet, Men huem som det behoff haffuer, maa lade tappe oc Dricke, imellem Maaltid, til sin nødtørfft, oc der met sig nøye lade. Findis nogen her imod at giøre, saa haffue sig der met forbruit iij Marck til Konningen, oc lige saa meget til Skipperen, saa tit oc offte som det skeer oc vorder anklaget.

XXXI. Il est défendu à qui que ce soit de boire ou de manger à l'excès, ou de faire des orgies dans le navire (3); mais celui qui a besoin de boire peut s'en faire servir, et boire pendant le repas selon son besoin et s'en contenter; la contravention sera punie d'une amende de trois marcs envers le roi et autant au profit du patron, aussi souvent qu'elle se renouvellera et qu'il y en aura plainte (4).

XXXII. Huem som spilder, oc foracter Skipperens Øl oc Mad, som wstraffeligt er, oc Skipperen det kand beuise met sit egit Folck, den maa hand sette vdi Land, oc er hannem ingen hyre eller føring plictig, vil nogen aff Skibsfolcket det oc hindre Skipperen til fortred, hand vere den samme straff vndergiffuen.

XXXII. Celui qui méprise et répand la bière et les vivres du patron, lorsqu'ils sont de bonne qualité reconnue par l'équipage, peut être mis à terre sans salaire et sans pacotille; si quelqu'un de l'équipage veut s'opposer à cette exécution, il sera assujetti à la même peine (5).

XXXIII. Skal ingen Baadsmand, skillies fra Skipperen naar Skibet er kommet vdi Haffn, før end det er losset, afftacklet, oc ballast igien (om Skibet skal opleggis) Oc alting er til rette flyet, effter Skipperens egen vilie, vnder sin hyris fortabelse, halffdelen til Konningen, oc anden halffdelen til Byen.

XXXIII. Les matelots ne doivent pas quitter le navire, après leur arrivée dans le port, avant qu'il soit déchargé, dégréé et lesté de nouveau, ou si le navire doit être mis sous un hangar, avant que tout soit bien rangé, selon les ordres du patron, sous peine de perdre leur salaire, dont la moitié appartiendra au roi et l'autre moitié à la ville (6).

XXXIV. Efterdi at mangfoldige klagis, at mange Styremend oc Baadzmend

XXXIV. Beaucoup de plaintes s'étant élevées sur ce que des pilotes et des matelots

(1) Cette partie de l'article a pu être empruntée à l'article 28 du recès anséatique de 1530.
(2) Il n'y a pas dans les lois antérieures à 1561 de dispositions semblables à celle-ci.
(3) Le fond de cet article a pu être emprunté à l'article 21 du recès anséatique de 1530.
(4) Cette disposition, qui ne se trouve point dans les lois antérieures à 1561 que j'ai publiées, peut avoir été empruntée à l'article 19 de l'ordonnance de 1551 pour les Pays-Bas.
(5) Cet article présente à peu près la même règle que l'article 28 ci-dessus.
(6) Cet article a pu être emprunté à l'article 22 du recès anséatique de 1530.

lade sig hyre oc tage kaast oc løn for det de ere icke duelige for, Oc mangen Mands Liff, Skib oc Godz, der offuer bliffue fortabte, Da skulle alle Styremend oc Baadsmend, tage Pasbor aff deris Skippere naar hand dennem forloffuer, oc giffue dennem det vidnisbyrd de forskyldet haffue, Oc skal ingen Skipper dennem det forsige, Oc paa det, at Skippere her wdi icke skulle vere wactsomme oc forsømmelige, oc hans Redere oc Kiøbmend der offuer lide skade oc bliffue forderffuede, Da skal Borgemestere, Raad eller Byfoget, enten selff, eller oc skicke der nogen til, som met Skipperen skal haffue opseende om samme Pasbor, naar hand dennem leyer, Oc huem som icke haffuer beuisning som sagt er, Den skal vere foractet, lige som den der haffuer handlet sig wtilbørlige.

s'engagent et reçoivent la nourriture et le salaire pour un service dont ils ne sont pas capables, ce qui expose la vie des hommes, les navires et les marchandises, nous ordonnons que tous les pilotes et matelots se muniront d'une attestation du patron dont ils quitteront le service. Aucun patron ne doit refuser un tel certificat, lorsqu'il aura été mérité. Afin que les patrons soient attentifs à exécuter cette ordonnance, et pour éviter les pertes que peuvent éprouver les négocians et les armateurs, nous ordonnons que les maires, les sénateurs, les baillis, veillent en personne ou par un délégué à ce que le patron exige toujours ces attestations [lorsqu'il engage l'équipage] (1). Les matelots qui ne seront pas porteurs d'une telle attestation seront méprisés et considérés comme les gens qui ont commis un délit (2).

XXXV. Ligger en Skipper seylrede paa sin Vind, Da maa ingen forhindre hans Styremand eller Baadsmand, for Gields sag, men hues Godz hand haffuer wdi Skibet, skal antuordis aff Skipperen oc Folcket, ved soren Eed, til den der paa esker, oc den anden fuldgiøre sin Reyse, som hand loffuit haffuer, Men kand en Styremand eller Baadsmand aff sted komme, sig selff it Skib at bekaaste, Oc vil det selff føre, da maa hand vere quit, om hand sig end forhyret haffuer, Dog skal hand skicke en anden wdi sin sted, eller igien giffue Skipperen hues hand haffuer oppebaarit.

XXXV. Quand un navire est prêt à mettre à la voile, personne ne peut arrêter ou empêcher de partir aucun pilote ou matelot à raison d'une dette; mais tout ce qui lui appartient dans le navire doit être délivré par le patron et l'équipage au créancier, avec serment qu'ils ne retiennent rien, et le débiteur doit continuer son voyage, comme il l'a promis (3). Si le pilote ou un matelot parvient à acheter un navire et veut le conduire lui-même, il sera quitte de ses engagemens; mais à la charge de mettre un autre à sa place ou de rendre au patron ce qu'il en a reçu (4).

XXXVI. Ingen Skipper maa underleye den andens Styremand eller Baadsmand; Huem som det giør, oc kand beuisis, Da skal den som hannem først haffuer fæst, beholde hannem, at fuldigiøre sin Reyse, som hand loffuit haffde, oc det stande til Skipperen, huad hand vil giffue hannem aff sin Løn, Fordi hand haffuer der met

XXXVI. Aucun patron ne doit louer le pilote ou les matelots d'un autre; quand cela peut être constaté, le premier doit garder ses hommes pour faire le voyage promis, et il ne leur paiera que le salaire qu'il voudra [attendu que le double engagement fait perdre à ces hommes tout droit à des loyers] (5). De plus, le patron qui a loué sciemment le matelot d'un autre doit payer une amende de

(1) Ces mots ne se trouvent point dans la traduction plat-allemand publiée par Westphal.

(2) L'idée de cet article a pu être prise dans l'article 15 du recès anséatique de 1530. Voir la note 4 de la page 493 du tome II de cette collection.

(3) Cet article peut avoir été emprunté à l'article 6 de la compilation de Wisby.

(4) Cette disposition est empruntée à l'article 63 de la compilation de Wisby.

(5) Ce passage est omis dans la traduction plat-allemand de Westphal.

fortabet sin Ræt, at hand haffuer stædt sig met to Herrer. Oc den Skipper som vitterligt haffer vnderleyet den andens Tienere, bøde der for xx Marck til Konningen, oc xx Marck til Byen.

vingt marcs au profit du roi, et de vingt marcs au profit de la ville (1).

XXXVII. Naar en Skipper haffuer forfractet sit Skib, oc giort en bestemmet dag, imellem sig oc Kiøbmanden, Der som Skipperen icke er rede, naar Dagen er kommen effter deris Contractis lydelse, oc Kiøbmanden der offuer bliffuer forsømmet, oc icke finge sit gods vdi Marckedet, Da stande Skipperen Kiøbmanden der for til rætte, oc bøde hannem sin skade effter Dannemends sigelse, vndertaget at Wuæder, Vinterdag, eller anden stor wylcke, kunde hannem sin Reyse forhindre.

Vdi lige maade, om Skipperen bliffuer forsømmet aff Kiøbmanden, gielde den samme Ræt.

XXXVII. Quand un patron a frété son navire et qu'il a fixé le jour de départ aux négocians, s'il n'est pas prêt à mettre à la voile au jour fixé par le contrat, de manière qu'il en résulte un dommage pour quelque négociant, il est tenu de l'en indemniser, suivant la décision d'arbitres, à moins cependant que l'empêchement ne soit causé par une tempête ou par l'hiver, ou par un accident considérable. Les mêmes principes sont applicables dans le cas où le négociant manque à son engagement (2).

XXXVIII. Leyer mand Skib aff nogen, paa sin egen haand, at ville selff lade føre, til en beskeden tid, oc samme Skib bliffuer borte, formedelst nogen wlycke, foruden hans forsømmelse, som det leyet haffuer, inden den forsagde tid, da suare den der icke til. Men bruger hand det offuer den forsagde tid, foruden den andens vilie, som Skibet tilhører, Da oprette hand den anden sin Skade, effter Søfarne Mends sigelse, vndertaget, at hand liber arrestering paa samme sin Reyse, saa hand icke er selff aarsag der til, Da giøre sig det beuiseligt met nøyactige Vidnisbyrd.

XXXVIII. Si quelqu'un affréte un navire pour un certain temps, et si le navire périt par un accident, sans négligence de la part de l'affréteur, il n'en sera point responsable; mais si l'affréteur fait usage du navire audelà du temps convenu, sans le consentement du fréteur, il devra payer le dommage, selon la décision d'experts, excepté dans le cas où le navire auroit été arrêté dans son voyage sans qu'il en soit la cause, pourvu que cette circonstance soit prouvée par des témoins incontestables (3).

XXXIX. Hver Skipper skal haffue flitig opseende, paa Kiøbmands Godz vdi Skibet, met Stuffning oc Garnering, oc alt andet, Der som Kiøbmanden fanger Skade, eller hans Godz bliffuer formindsket aff Skipperen, eller hans Folck, Da skal Skip-

XXXIX. Le patron veillera à ce que les marchandises soient bien arrimées et couvertes. Si le négociant éprouve une perte, ou si ses marchandises sont détériorées par la faute du patron ou de son équipage, c'est au patron à payer de ses propres deniers le dommage au négociant, suivant le prix

(1) Le fond de cet article a pu être emprunté à l'article 1.er de la compilation de Wisby et à l'article 16 du recès anséatique de 1530.

(2) Cet article peut avoir été emprunté aux articles 4 et 5 du recès anséatique de 1530. La seconde disposition se rapporte aussi à l'article 37 de la compilation de Wisby.

(3) Le commencement de cet article a pu être emprunté à l'article 13 de la compilation de Wisby.

peren det oprette, aff ſine egne Penninge, oc betale Kiøbmanden ſin ſkade, ſom Godzit bekaaſtet oc indkiøbt haffuer, Oc Kiøbmanden er ingen fract ſkyldig aff ſamme Godz, Men der ſom ſamme Godz, bliffuer forleckit eller forderffuit, foruden Skipperens eller hans Folckis forſømmelſe, Oc naar Skibet kommer did ſom det ſkal loſſe, oc klapper Kiøbmanden trende gange paa fadet, ſom er Viin oc anden Drick, oc befaler at vdhiiſe, Da giffue hand Skipperen ſin fulde fract, eller oc lade Skipperen beholde ſamme Fad for fract.

d'achat des marchandises, et le négociant ne sera pas tenu d'en payer le fret; mais si les marchandises périssent sans la négligence du patron ou de son équipage, lorsque le navire sera parvenu au port de décharge, le négociant peut frapper trois fois sur chacune des barriques dans lesquelles il y a du vin ou d'autres liquides, et a le choix de demander qu'elles soient déchargées, en payant le fret entier, ou d'abandonner les barriques vides au patron pour le fret (1).

XL. Efter at en Skipper haffer oppebaaret ſin fract, oc hues andet hans Redere tilkommer, Da giøre dennem gode rede oc Regenſkaff, vden all forhaling, vdi alle maade, Der ſom det anderledis bliffuer befundit, end ſom ræt er, Da ſkal det ſtraffis lige ved anden vtroſkaf.

XL. Quand le patron aura touché le fret et ce qui appartiendra d'ailleurs à ses armateurs, il doit en rendre bon compte, sans en rien retenir; s'il est reconnu que le compte ne soit pas juste, le patron sera puni comme coupable de soustraction (2).

XLI. Om en Skipper fracter ſit Skib forgrebs, til nogen Kiøbmand, oc ſamme Kiøbmand, vil imod Skipperens vilie, fracte Skibet, offuer ſin rette lade oc maade, Kommer Skibet der offuer til nogen vlycke, Da ſkal Kiøbmanden vere plictig at oprette Skaden, halffdelen, effter Dannemends ſigelſe.

XLI. Si un négociant a affrété un navire entier, et le surcharge contre la volonté du patron, il sera obligé, en cas de perte, de payer le dommage par moitié, selon la décision d'arbitres (3).

XLII. Skal huer Skipper, haffue god act, oc icke ſelff forlade Skibet, formedelſt Gerighed, Der ſom det befindis, ſkal hand haffue forbrut aff ſine egne penninge xl Marck til Konningen, oc xl Marck til Byen.

XLII. Chaque patron doit bien prendre soin de son navire, et il ne doit pas le surcharger par désir de gagner davantage, sous peine d'une amende de quarante marcs envers le roi et de quarante marcs envers la ville (4).

XLIII. Skal ingen Skipper, haffue mact til, at ſellie ſit Skib, enten vden eller in-

XLIII. Aucun patron n'est autorisé à vendre son navire, ni dans le pays ni hors du

(1) La première partie de cet article a pu être empruntée à l'article 18 du recès anséatique de 1530 et à l'article 25 de la compilation de Wisby; mais la décision finale, qui s'écarte beaucoup de ce dernier, a pu être plutôt empruntée à l'article 44 de l'ordonnance de 1551 pour les Pays-Bas.

(2) Cet article a pu être emprunté à l'article 14 du recès anséatique de 1530 et à ceux que cet article reproduisoit.

(3) Cet article suppose l'existence de réglemens contre la surcharge des navires semblables à ceux que j'ai indiqués, d'après les recès anséatiques, tome II, page 461, note 1, et page 484, note 1; mais, il ne s'agit point ici du patron qui viole ces réglemens; il s'agit d'un affréteur qui, en surchargeant le navire qu'on lui a loué, en cause la perte. Cet article peut aider à interpréter l'article 13 de la compilation de Wisby, sur le sens duquel j'ai exprimé des doutes, tome I.er, page 469, note 5.

(4) Je n'ai trouvé dans aucun des documens du Nord que j'ai publiés la source de cet article.

den Lands, wden met sine metrederis vidskaff oc samtycke, oc der paa skal hand haffue deris Mactebreff, om de ville det affhende, paa det at Skipperen kand giffue dennem som kiøbe wille, en tilbørlig foruaring, Huem som her imod findis at giøre, Da skal det kiøb ingen mact haffue, om der vorder paaklaget, Oc Skipperen skal haffue forbrut it hundrede Marck til Konningen, oc der föruden stande sine Redere til rætte, Men skede det saa, at samme Skib finge nogen merckelig brøst oc skade paa sin Reyse, Oc Skipperen det der for vilde affhende, Da maa hand der til fuldmact haffue, Dog skal hand det beuise, met fire aff de beste Mend wdi Skibet, Om der vaar skellig Aarsag til, eller icke.

pays, à l'insu des autres armateurs, et si ces derniers consentent à la vente, il faut qu'il soit fondé de leurs pouvoirs [afin de pouvoir donner sûreté à l'acheteur] (1), faute de quoi la vente sera nulle. En cas de plainte, le patron est passible d'une amende de cent marcs envers le roi, et, en outre, il est responsable envers les armateurs; mais s'il arrivoit que le navire fût endommagé considérablement pendant le voyage, et que par cette cause le patron voulût en faire la vente, il en a le droit, pourvu qu'il prouve la nécessité par le serment de quatre des principaux hommes de l'équipage (2).

XLIV. Icke maa Skipperen heller sellie eller giffue noget bort aff Skibs redskaff, Fetalie eller andet huad Skibet tilhører, wden hand fører det til Regenskaff, Huo anderledis giør, skal straffis som for andet Tyffueri.

XLIV. Il est défendu aussi au patron de vendre une partie des apparaux du navire, des victuailles ou d'autres choses appartenant au navire, sans en tenir compte; la contravention à cette disposition sera punie comme vol (3).

XLV. Lader en Skipper sig fratte aff en Kiøbmand, to eller flere, oc samme Kiøbmand formedelst forsømmelse, eller wdi andre maade, icke Skiber sit Godz, wdi timelig tid, effter deris fororb oc vilkaar, Oc Skipperen, effter hand haffuer Loulige Paamint Kiøbmanden, eller hans fuldmyndige Bud, seiler der fra, oc fanger dog intet aff samme Godz ind, Da skal Kiøbmanden giffue Skipperen sin fulde fract, Men er det saa, at Skipperen tager noget andet Godz ind, lidet eller meget, Oc det rom hand forsagt haffuer, der met bliffuer fyldet oc forhindret, Da er Kiøbmanden hannem intet ydermere plictig.

XLV. Si un patron frète son navire à un, deux ou plusieurs chargeurs, qui, par négligence ou par d'autres raisons, n'envoient pas leurs marchandises ainsi qu'il a été convenu, il peut, après avoir averti ces derniers, ou lui-même ou par des messagers autorisés, faire voile sans leurs marchandises, et réclamer le fret entier; mais si le patron prend d'autres marchandises en plus ou moins grande quantité, et en remplit la place qu'il avoit promise au négociant qui a manqué de faire son chargement, celui-ci n'est plus obligé de payer le fret (4).

XLVI. Kommer en Skipper wdi fremmede Lande, oc giør der nogen handel, vere

XLVI. Si un patron arrivé en pays étranger y fait le commerce en achetant, en ven-

(1) Ce qui est entre deux crochets ne se trouve point dans la traduction plat-allemand que Westphal a publiée.

(2) Le principe de cet article peut avoir été emprunté à l'article 15 de la compilation de Wisby.

(3) Le principe de cet article a pu être emprunté à l'article 13 du recès anséatique de 1530.

(4) Cet article peut avoir été emprunté à l'article 37 de la compilation de Wisby. C'est par une faute typographique que, dans la note 2 de la page 490 du tome II de ma collection, cet article de la compilation est numéroté 27.

sig kiøb, sal, fract, eller huad anden handel der næffnis kand, Oc haffuer met Bref oc Segl der wdi forplictet sine Redere, som hiemme ere, at skulle suare oc vndgielde, Da ere de icke plictige at vndgieldet wdi nogen maade, fordi en Skipper er icke Rebernis Godz mectig, mere end hand haffuer vnder Henderne, som er det neruærendis Skib oc Godz, som hand haffuer met at fare, Men haffuer nogen kiøbt, saald, eller handlet met Skipperen, den maa effterkomme sin Skade hos Skibet, oc icke hoss Rederne, wden at samme hans Redere besatte sig met samme Kiøbmands Godz.

dant, ou en expédiant des marchandises, et oblige par écrit les armateurs absens, ceux-ci n'en seront point responsables (1) [car les patrons ne doivent pas disposer des biens des armateurs qui ne leur sont pas confiés, comme le sont le navire et les marchandises: celui qui aura fait avec le patron un négoce en achetant ou en vendant aura seulement son recours contre lui; les armateurs ne seront responsables que lorsqu'ils auront disposé des marchandises ainsi achetées] (2).

XLVII. Haffuer en Skipper tilsagt Kiøbmanden at ville føre hans Godz wdi Marckedet, oc befaler hannem at føre det til Pramen, oc Skipperen sender det op igen, oc lader det ligge, Da skal Skipperen vere plictig, at betale Kiøbmanden det Godz, lige sam det kand gielde wdi Marckedet, naar hand kommer offuer, oc kaarte hannem sin fract wdi betalningen, Thi huer Skipper skal vere forsictig, oc haffue god act wdi sin bestilling.

XLVII. Lorsqu'un patron a promis à un négociant de porter ses marchandises à un marché, et lui a indiqué de les envoyer au lieu de chargement, si ce patron les renvoie ou s'il les laisse sur le port, il doit payer à l'affréteur le prix que ces marchandises vaudront au lieu de destination, après en avoir déduit le fret (3) [car un patron doit se garder d'oublier son devoir] (4).

XLVIII. Ville Wi oc saa, at naar noget Skib kommer aff Franckerige eller Spanien, ladt met Salt, oc haffuer hiemme her wdi Riget, At Skipperen icke skal losse der noget aff, wden met de Tynder, som er Stadsens brende paa, saa vel Folckens føring, som Rebernis part, Oc det skal skee wdi Staadsmaalerens offueruærelse, Oc skal den som Godzit anammer, giffue Maaleren til løn, aff huer Tynde, en Dansk Penning, Oc huilcken Skipper her imod giør, haffuer der met forbrut x Marck til Konningen, oc x Marck til Byen.

XLVIII. Nous ordonnons que tout patron sujet de notre royaume, qui viendra de la France ou de l'Espagne avec une cargaison de sel, ne puisse rien décharger qu'en faisant usage de tonneaux marqués aux armes de la ville, aussi bien les portées de l'équipage que ce qui appartient aux armateurs; tout cela se fera en présence du mesureur de la ville, et celui qui reçoit les marchandises paiera au mesureur, pour chaque tonneau, un denier danois. Le patron doit payer en cas de contravention dix marcs au roi et dix marcs à la ville (5).

XLIX. Paafinder en Skipper nogit Vrag wdi Søen, eller Haffsbond, Acker eller an=

XLIX. Si un patron trouve les débris d'un navire dans la mer, ou des ancres ou

(1) Je n'ai trouvé dans les documens déjà publiés aucun article auquel celui-ci ait pu être emprunté.
(2) Ce qui est entre deux crochets a été omis dans la traduction plat-allemand publiée par Westphal.
(3) Cet article a pu être emprunté à l'article 19 du recès anséatique de 1530.
(4) Ce qui est entre deux crochets a été omis dans la traduction plat-allemand publiée par Westphal.
(5) Cet article est une mesure de police locale dont il est inutile de rechercher la source.

det, hand ſkal det antuorde til vore Toldere eller Byfogeder wdi vore Kiøbſteder, oc hannem ſkal giffuis en redelig Bierelløn for ſin wmage, oc effter forne Vrags leylighed, oc ſamme Godz bliffue beliggendis Aar oc Dag, Der ſom ret eyermand kommer midler tid, met nockſom beuiſning, ſkal hand nyde det for ſamme Bierelløn, kommer der oc ingen, Da er ſamme Godz faldit til Konningen, Oc ſkal forſendis til vore Lænſmend, Oc huem ſom ſaadant Vrag oc Godz vnderſlaer, hand ſkal ſtraffis ſom en Tyff, Desligeſte om nogle Fiſkere, opfiſke noget Ancker wdi Søen, paa deris fiſkeredſkaff, eller wdi andre maade det fange kunde, huad heller der er Boye paa eller ey, ſkulle de wdi lige maade antuorde til vore befalnings mend, oc giffuis dennem der for en redelig Bierelløn effter leyligheden, oc ſiden handlis der met ſom forſcreffuit ſtaar.

quelque autre chose, il doit les remettre à l'inspecteur des douanes ou au bailli dans nos villes commerciales, et on lui donnera une équitable rétribution de sauvetage pour sa peine (1). [Ces apparaux et marchandises provenant d'un naufrage seront gardés un an et un jour, pour être restitués au propriétaire, s'il peut établir son droit par des preuves légitimes. Dans le cas où un propriétaire ne se présentera pas, toutes les choses trouvées seront attribuées au roi et délivrées à nos officiers. Si quelqu'un soustrait des marchandises et apparaux provenant d'un naufrage, il sera puni comme voleur. De même, les pêcheurs qui, à l'aide de leurs ustensiles ou autrement, tireront une ancre de la mer, la délivreront à nos officiers, sans faire aucune différence du cas où il y avoit et de celui où il n'y avoit pas de bouée. On leur donnera une équitable rétribution de sauvetage, suivant les circonstances, et on se conformera pour le reste aux règles énoncées plus haut] (2).

L. It Skib ſom er ladt met Kiøbmands Godz, oc kommer wdi Storm, eller anden nød, ſaa at Skipperen maa lade kaſte aff Godzet, paa det at hand kand berædde Liff, Skib oc Godz, wdi ſaa maade ſom her effter følger.

Førſt ſkal Skipperen ſette ſit Skib paa Penninge, lige ſom hand vil det ſelff beholde, eller aff Kiøbmendene for den penning anammis, Oc det Godz ſom kaſtet er, ſkal regnis ſom det der wdi Marckedet ſaald er.

Desligeſte ſkal Skipperens fract, ſaa vel aff det Godz kaſtet er, ſom beholdet bliffuer, indføris, Oc da huer gielde wdi ſkaden effter ſin anpart, Dog ſkal Folckens føring her wdi icke vere beregnit.

Skeer det ocſaa, at Fribytere, eller andre Sørøffuere, komme til nogen Mand wdi Søen, ſom er ladt met løſt Godz, Huede, Rw, Malt, Haffre, Salt, Øl, Wijn, eller noget andet ſaadant Godz, oc bliffuer

L. Quand un navire chargé de marchandises est surpris par une tempête ou d'autres périls, et que le patron est forcé au jet pour sauver la vie des personnes, le navire et les marchandises, on procédera ainsi qu'il suit : premièrement, le patron doit évaluer son navire au prix pour lequel il veut le garder ou le racheter des négocians, et les marchandises jetées doivent être estimées au taux de vente du marché où elles doivent être portées. Le fret doit être payé au patron aussi bien des marchandises jetées que de celles qu'on sauvera, et chacun doit contribuer en raison de son intérêt, à l'exception seulement des portées de l'équipage.

S'il arrivoit que des flibustiers ou d'autres pirates abordassent en mer un navire chargé de marchandises [confondues] (3), telles que froment, seigle, malt, avoine, sel, bière, vin ou d'autres semblables marchandises, et qu'ils en prissent, la perte doit

(1) Ce qui est entre deux crochets est omis dans la traduction plat-allemand publiée par Westphal.

(2) Les principes développés dans cet article peuvent avoir été empruntés à plusieurs recès anséatiques, cités tome II, page 550, note 2.

(3) Ce mot essentiel n'est point dans la traduction plat-allemand publiée par Westphal.

tagit, Da betalis det igien, aff det andet Godz wdi Skibet er, Oc skal Skibet giffue der intet til. Thi det staar sin egen Euentyr, Men Vox, Kaaber, Klæde, Kramgodz, oc all anden dyrebar Vare, staa sit egit Euentyr, oc huer lide skade som hand faar.

LI. Hugger nogen Skipper sin Mast, Kabel eller Acker, wdi nødsag, oc Skipperen selff fierde aff de beste Mend wdi Skibet, vil suere at det skede formedelst at berædde Liff, Skib oc Godz, Da skal den skade gaa offuer Skib oc Godz.

LII. Kommer nogit Skib paa grunden, oc Skipperen kand bekomme Skuder oc Pramme, at losse Godzet wdi, Oc lætte Skibet aff Grunden, Da skal Skipperen selff bekaaste at bædre sit Skib, Oc Kiøbmanden Betale Omkaasten paa Godzit oc den regnis offuer alt Godzit, Huer effter sin anpart, Oc skal Skipperen lade Skibet hielpe, det snariste mueligt er, om det stander til at giøre, oc føre Kiøbmanden sit Godz wdi Marckedet, Men staar det icke til at bædre igien, da skal Skipperen haffue til fract, aff det Godz som beholdet er, som gode Mend tyckis skelligt at vere, effter Seylatzens leylighed, Bliffuer oc noget aff Godzit forderffuet, Da skal den skade gaa offuer det andet Godz, som bierget er, om det er Salt, Korn, oc andet løst Godz. Men er det tynde Godz, Vin, Packer, oc styckegodz, Da anammer huer sit mercke, oc betale Omkasten som hannem tilkommer. Icke tyckis oss heller ræt at vere, om Skib oc Godz bliffuer, oc en part aff Godzet oc Skibsredskaff beræddis, At Baadsmendene skulle da haffue deris fulde Hyre, men effter antal, lige som Skipperen bar fract til, effter læste tal, oc icke anderledis, Men der som sig saa begaffue, at Skib oc Godz bleff aff Wlycke, Oc Skipperen kand giøre det beuise-

être réparée par les autres marchandises chargées, sans que le navire soit tenu de contribuer. Quant au cuivre, au bois, aux merceries, et à d'autres marchandises faciles à reconnoître, ces objets supporteront leur propre perte, et les propriétaires en subiront le dommage (1).

LI. Si quelque patron coupe, en cas de nécessité, son mât, son câble ou son ancre, il doit, pour obtenir la réparation de ce dommage sur toute la cargaison, faire serment, avec trois des principaux hommes de l'équipage, qu'il a agi ainsi pour sauver les personnes, le navire et les marchandises (2).

LII. Si un navire échoue et si le patron peut obtenir des gabares ou des bateaux pour se remettre à flot et décharger les marchandises, il supportera les dépenses en ce qui concerne le navire; mais les négocians doivent payer les frais pour les marchandises par une contribution faite en proportion de l'intérêt de chacun d'eux. Le patron est tenu de faire réparer le navire aussitôt que possible, si cela peut se faire, et de porter les marchandises au marché de destination; mais si un navire échoue et qu'il ne puisse être réparé, le patron peut exiger le fret des marchandises sauvées, d'après la décision d'arbitres. Si une partie des marchandises périt, le dommage sera réparti sur les autres qui auront été sauvées (3) [si c'est du sel, du blé ou d'autres marchandises confondues; mais si les marchandises sont en tonneaux, si c'est du vin, des ballots et des marchandises en balles, alors chacun prendra ceux qui portent sa marque et paiera les frais pour sa part. Il ne nous paroît nullement juste que les matelots reçoivent leurs gages en entier, lorsqu'une partie seulement des marchandises et des apparaux est sauvée; on ne leur en donnera qu'une partie, selon la quantité des lastes sauvés, en proportion du fret que reçoit le patron, et non autrement. S'il arrive que le navire et les marchandises périssent par malheur, et que le patron prouve par le témoignage de tout son équipage qu'il n'y a ni faute ni négligence de sa part, alors il sauvera les débris du navire comme il pourra,

(1) La première partie de cet article paroît empruntée aux articles 7, 11 et 40 de la compilation de Wisby; mais j'ai déjà fait, page 233, note 3, la remarque que le reste étoit une disposition spéciale qui s'éloignoit du droit commun.

(2) Cet article paroît emprunté aux articles 14, 23 et 42 de la compilation de Wisby.

(3) On voit ici les articles 54, 56 et 57 de la compilation de Wisby, modifiés d'après l'article 51 ci-dessus.

ligt, met alt sit Skibsfolck, at det icke vaar sked for hans forsømmelse skyld, Da maa hand bierge sit Skib, om hand kand, oc ingen skadegield giffue Kiøbmendene for deris Gods, Findis det oc anderledis, at hand giør det met vilie, oc aff ondskaff, formedelst hans eller hans Folckis forsømmelse, Da stande hand Kiøbmanden der for til rætte, oc icke vere mectig wdi nogen maade, at befatte sig met Skibet, før end hand haffuer stillet Kiøbmendene til freds.

et il ne sera pas tenu à dédommager les affréteurs pour la perte de leurs marchandises. Mais si, au contraire, il l'a fait périr par mauvaise volonté, par ignorance, par sa propre négligence ou celle de son équipage, il sera responsable envers les affréteurs, et il ne pourra disposer du navire avant de les avoir satisfaits] (1).

LIII. Bliffuer Kiøbmandens Gods forderffuit wdi Skibet, At Kobryggen, eller offuerløbet er icke dreffuit, oc forwarit som det sig bør, Der skal Skipperen suare til, oc bedre skaden, men kommer det fra vnder neden op, da skal det gaa offuer Skib oc Gods, wden det skeer formedelst Skipperens oc Folckens forsømmelse, Bliffuer oc Kiøbmandens Gods formindret eller forkommet, formedelst Skipperens eller hans Folckis wtroskaff eller forsømmelse skyld, Da skal Skipperen gielde Kiødmanden den skade, for saadant værd, som det er indkiøbt wdi det Marcket, hand ladt haffuer, Men bliffuer nogit aff Kiøbmandsgodzit forlæckit, eller baand brøster aff Fad eller Tynder, Da vere Skipperen der for angerløs.

LIII. Quand les marchandises sont avariées dans le navire, parce que les écoutilles et le pont n'étoient ni fermés ni garnis comme ils doivent l'être, le patron est responsable, et c'est lui qui doit indemniser les chargeurs; mais si le dommage est causé par en bas, la répartition s'en fera sur le navire et les marchandises, à moins qu'il n'y ait eu négligence du patron ou de son équipage. S'il y a détérioration ou perte des marchandises par l'infidélité ou la négligence du patron ou de son équipage, le patron doit payer le dommage aux négocians, d'après la valeur des marchandises au marché de départ. S'il y a coulage ou rupture des cerceaux des barriques ou tonneaux, le patron n'en est pas responsable (2).

LIV. Er oc huer Skipper skyldig, at holde gode stercke kordele, oc vindetackel wdi sit Skib, at ind oc vdsætte Kiøbmends Godz met, Men brøster vindetackelet, oc bliffuer skade paa Godzet, oc Skipperen er tilforn atspurt aff Baadzmendene, om tackelet er sterck nock, oc hand siger der ia til, Da suare Skipperen allene til den skade, Men bliffuer hand icke atspurt, eller oc Godzit slipper aff tackelet, Da betale Baadzmendene skaden.

LIV. Chaque patron est obligé d'avoir dans son navire de bons cordages pour le chargement ou le déchargement des marchandises; s'ils se rompent et si les marchandises sont endommagées, après que les matelots auront demandé au patron si le cordage est assez fort et qu'il l'aura affirmé, il répondra seul du dommage; mais si cette demande n'a pas été faite, et si les marchandises sont endommagées, ce sont les matelots qui doivent payer (3).

LV. Kommer tuende Skib seylendis, oc kunde icke vnduige huer anden, men fange baade skade, Da skulle baade Skipperne met deris Folck suere, at det skede aff wraad,

LV. Si deux navires allant à voiles ne peuvent s'éviter et sont endommagés, les patrons de ces deux navires et leurs équipages devront prêter serment que le malheur est

(1) Ce qui est entre deux crochets a été omis dans la traduction plat-allemand publiée par Westphal.
(2) Cet article peut avoir été emprunté à l'article 25 de la compilation de Wisby.
(3) Cet article est emprunté aux articles 24 et 48 de la compilation de Wisby.

oc icke met villie, Oc da gielde baade Skibene skaden, halff om halff, huad heller det skeer om Dagen eller om Natten.

arrivé par accident et sans leur volonté : alors le dommage sera supporté par les deux navires d'une manière égale, soit que l'accident ait eu lieu en plein jour, soit qu'il ait eu lieu dans la nuit (1).

LVI. Ligger it Skib wdi Haffn eller paa Reed, oc it andet kommer seylendis, oc løber det wdi grund, som ligger for Acker, eller giør Skade wdi anden maade, Da skal den Skipper, som skaden haffuer giørt, betale skaden aff sine egne Penninge altsammen, saa langt hans Godz kand tilrecke, om det skeer for hans forsømmelse oc onde forsiun, Er hand icke formuendis at betale, Da gielde Skibet Skaden, Dog icke Kiøbmendsgodzit det at vndgielde, Men skeer det aff nødsag, Da skal skaden bedris aff baade Skibene, effter gode Mends tycke, som skelligt kand vere.

LVI. Si un patron se trouvant à la rade ou dans le port, un autre arrive à voiles et fait échouer le navire qui a jeté l'ancre, ou lui cause quelque autre dommage, c'est alors au patron qui l'a causé de payer le tout de ses propres deniers, jusqu'à concurrence de ses biens, lorsque l'accident aura été causé par négligence ou par imprudence; s'il ne peut pas payer, le navire est responsable, mais non les marchandises. Si au contraire l'accident a été causé par une force majeure, le dommage doit être payé par les deux navires, selon la décision d'arbitres (2).

LVII. Bliffuer noget Skib løst, at Acker eller Kabel brøster, enten wdi Storm eller anden wlycke, oc driffuer it andet Skib om borde, som fast ligger for sit Acker oc faa baade skade, da skal den skade besigtis aff Søfarende Mend, oc betalis effter deris gode tycke oc forstand, Men fanger det Skib allene skade, som driffuer paa det andet, Da skal det Skib som ligger for Acker, det icke vndgielde wdi nogen maade.

Ligger Skib for Acker, oc bliffuer noget andit Skib driffuendis aff storm oc wuædersuold, oc it iller flere, som ligger wdi den driffuendis fareuand, bliffuer var, at skade er foruentendis, oc nogen slipper Tou oc Acker, paa det større skade maa forkommis, som det ene Skib kunde bekomme aff det andet, Da skal Tou oc Acker, regnis oc betalis baade Skibene imellem, halff om halff effter Søfarne Mends sigelse.

LVII. Si un navire se détache, et si les ancres ou les câbles se rompent par l'effet d'une tempête ou de quelque autre malheur, et qu'il soit lancé contre un autre qui a jeté l'ancre, de sorte que tous les deux soient endommagés, une vérification du dommage doit être faite par des experts, et la décision d'arbitres doit fixer la somme à payer. Si le navire détaché est endommagé seul, celui qui étoit à l'ancre ne doit point contribuer à la perte.

[Lorsqu'un navire (3) est sur son ancre et qu'un autre navire est agité dans la mer par une tempête, celui ou ceux qui sont exposés à être heurtés par le navire qui flotte peuvent par prévoyance couper les câbles de l'ancre de ce navire pour prévenir un dommage plus grand qu'il pourroit leur occasioner : dans ce cas, chacun des deux navires paiera la moitié des câbles et de l'ancre, suivant l'estimation d'experts] (4).

LVIII. Kommer nogit Skib til skade paa it andit Skibs Ackere, som ligger foruden

LVIII. Si un navire est endommagé par l'ancre d'un autre qui n'avoit pas de bouée,

(1) Le principe de cet article paroît emprunté aux articles 49 et 65 de la compilation de Wisby.
(2) Le principe de cet article a pu être emprunté aux articles 29 et 30 de la compilation de Wisby.
(3) Ce qui est entre deux crochets est omis dans la traduction plat-allemand publiée par Westphal.
(4) Le principe de cet article paroît emprunté aux articles 31 [50] et 49 [68] de la compilation de Wisby.

Boye, Da skal det Skib som ingen Boye haffuer, betale den andens Skade altsammen, wden saa er, at Boyelinen er brøsten, siden Ackeret bleff vdkast, oc Skipperen selffierde, aff de beste Mend wdi Skibet, ville holde ved deris Eed, at der vaar Boye paa samme Acker den tid hand lod det sidst falde, Sammeledis at hand icke viste andit, end der vaar Boye paa, den tid at skaden skede, Oc da gielde baade Skibene skaden, halff om halff, Kiøbmandsgodzit vndertagit.

LIX. Hender det at it Skib ligger lenge paa Reysen oc fattis Fetalie, eller andet til Skibs nytte oc behoff, oc haffuer icke Penninge at kiøbe for, Da maa hand sellie aff Kiøbmandsgozit, saa megit som hand der til behoff haffuer, oc icke mere, Oc Skipperen skal betale det for lige værd, som det andet bliffuer saald wdi Marckedet, oc kaarte Kiøbmanden sin fract wdi betalningen.

LX. Hvor en Skipper kommer paa Lodsmands fareuand, met sit Skib, der skal hand vere plictig at leye Lodsmand, for det beste kiøb hand kand betinge hannem, Oc Skipperen skal giffue hannem kaasten, oc aff Godzit betale hans løn, effter den skick oc handel, som der brugis wdi Marckedet huor Mand losser, Der som Skipperen her imod fordrister sig, at indløbe Skibet, oc det kommer til skade, Da skal hand, den selff oprette, aff sine egne Penninge, wden det skeer wdi Nødsfag, oc icke ellers.

LXI. Kommer Tuedragt imellem Skipperen oc Rederne, oc hand icke lenger kand føre deris Skib, eller ocsaa imellem Rederne indbyrdis, wdi saa maade, at en part vil at Skibet skal seyle, oc de andre ville icke Da skal Skibet der for icke bliffue beliggendis oc forsømmis, Men den mindste part aff Rederne, skulle sette det for penninge, lige som de ville det slippe, eller beholde,

tout le dommage doit être payé par ce dernier, à moins que sa bouée n'ait été détachée depuis que l'ancre avoit été jetée, et que le patron, ainsi que trois des principaux de l'équipage, n'affirment sur leur honneur qu'il y avoit une bouée sur l'ancre lorsqu'on l'a jetée en dernier lieu, et aussi qu'ils ignoroient au moment de l'accident que cette bouée étoit enlevée. Dans ce cas, les deux navires doivent payer le dommage par moitié; mais les marchandises n'y contribueront pas (1).

LIX. S'il arrive qu'un navire se trouve longtemps en route, et qu'il manque de vivres ou d'autres choses nécessaires, le patron, quand il n'a pas d'argent, peut vendre les marchandises pour suffire à ses besoins, mais pas au-delà; il doit payer ces marchandises [au même prix que le reste sera vendu au lieu de destination] (2) et le compenser avec le fret qui lui sera dû (3).

LX. Quand un navire parvient dans des eaux où il y a des locmans, le patron doit en engager un au meilleur prix possible, et lui donner sa nourriture et son salaire aux frais des marchandises, selon l'usage du port de déchargement (4). Si au contraire le patron est assez téméraire pour entrer sans cette précaution, et qu'il en résulte quelque dommage, c'est à lui seul de le payer de son propre argent, à moins qu'il ne puisse s'excuser par l'effet d'une force majeure, mais non autrement.

LXI. S'il survient quelque contestation entre le patron et ses armateurs, de sorte qu'il ne puisse plus continuer à commander leur navire, ou entre les propriétaires, de façon qu'une partie veuille que le navire fasse voile; l'autre non, le navire ne doit pas rester au port et être abandonné; mais la minorité des armateurs doit fixer une somme pour laquelle elle veut vendre ou garder le navire. Ceux qui en resteront

(1) Le principe de cet article paroît emprunté aux articles 31 et 51 de la compilation de Wisby.
(2) Ce qui est entre deux crochets a été omis dans la traduction plat-allemand publiée par Westphal.
(3) Cet article peut avoir été emprunté aux articles 38 et 44 [70] de la compilation de Wisby.
(4) Cette partie de l'article paroît empruntée aux articles 60 et 61 de la compilation de Wisby.

Oc huem da bliffuer ved Skibet, skal betale de andre Redere, inden sex vger der effter, wden all Rettergang wdi alle maade, oc lade det fare wdi fred, Men kunde de icke til eens vorde om Skibet, Da bør det icke at bliffue beliggendis, Oc den største haab aff Rederne, skulle mue vdrede Skibet, sig til bæste, Men paa Skibet stande alle Redere Euentyr, oc de som icke ville vdrede, bære ingen fract aff godzit.

LXII. Skal ingen Skipper, Kiøbmand eller Baadsmand, gaa mett Øxer, eller andre verie paa Gaden eller wdi Lande, wden Høffuitzbaadsmanden maa allene tage en Øxe wdi land, til Skibs nytte oc behoff, vnder samme veries fortabelse, Oc skal Høffvitzbaadsmanden, effter hand haffuer vdrettet Skipperens gaffn, lege samme sin Øxe wdi Herbergit, Dog skal huer Baadsmand haffue sin Øxe wdi Skibet til Skibs behoff, eller myste der for sin føring.

LXIII. En Skipper som lader sig befracte, fra en benæffnd sted oc til en anden, oc det hender at der kommer Storm eller anden Haffsnød oc Aarsag, saa at hand fortrengis wdi en anden Haffn eller Marcket, End som hand fractet vaar, Vil Kiøbmanden der anamme sit Godz, Da betale Skipperen sin fulde fract, Vil hand icke anamme det, Da er Skipperen plictig at leffrere hannem sit Godz wdi Marckedet, som hand loffuit haffde, paa Skipperens Omkaast, oc Kiøbmandens taald oc Euentyr, enten met sit egit Skib, eller andre gode Skib, som Godzit kand vere wdi foruarit, Dog skal Skipperen selffierde, aff de beste Mend wdi Skibet, suere, at hand aff nødsag bleff fortrengit, som før er sagt, Men findis der noget andet hemmeligt suig vnder, Da skal Skipperen, oc alle de som wdi det Raad ere, oprette Kiøbmannen all den skade, som hannem der aff kand tilkomme.

propriétaires paieront les autres dans l'espace de six semaines, sans aucune forme de procès, et feront ensuite partir le navire sans aucun empêchement. Cependant, s'ils ne peuvent convenir de prix, le navire ne doit pas encore demeurer pour cela dans le port : au contraire, la majorité des armateurs l'équipera pour son avantage; il partira aux risques de tous les propriétaires, sans que ceux qui ne prennent pas part à l'équipement puissent exiger un fret pour le chargement (1).

LXII. Nul patron, nul négociant, nul matelot, ne pourra aller dans les rues ou à terre avec des haches ou d'autres armes, sous peine de confiscation de leurs armes, à l'exception du premier matelot, qui portera à terre une hache pour le besoin et l'utilité du navire; même le premier matelot, après avoir fait le nécessaire pour le navire, déposera aussi sa hache dans le cabaret; mais chaque matelot devra, lorsqu'il sera à bord, être muni de sa hache pour le service du navire, sous peine de perdre son droit de portée (2).

LXIII. Lorsqu'un patron a frété son navire pour aller d'un lieu convenu à un autre, si une tempête ou quelque autre accident maritime le force d'aborder dans un autre port ou marché que celui de destination, le négociant qui veut y recevoir toutes ses marchandises en paiera le fret entier; s'il ne le veut pas, le patron est obligé de porter les marchandises au port convenu lors du chargement, soit dans son navire, soit dans un autre d'une égale bonté; mais les droits et les risques seront pour le compte du négociant. Cependant le patron et trois des principaux de l'équipage prêteront serment que la nécessité les a forcés de changer de route, comme nous venons de le dire : si au contraire il y a eu quelque fraude cachée, le patron et tous ceux qui auront été ses complices répondront envers le négociant de tout le dommage qui en sera résulté (3).

(1) Le principe de cet article peut avoir été emprunté au chapitre II de la section X du *Grágás*, et au chapitre XXX du droit maritime contenu dans le *Jons-bog;* voir ci-dessus, pages 62 et 84. Voir aussi les art. 65 et 66 des édit. vulgaires de la compilation de Wisby, qui ne se trouvent point dans le texte de 1505.

(2) Cet article peut avoir été emprunté à l'article 26 du recès anséatique de 1530.

(3) Le fond de cet article paroit emprunté à l'article 54 de la compilation de Wisby.

LXIV. Er det ocsaa for Oss beklaget, Huorledis at mange Fiskere (wdi Silde fiskendet besynderlige) om Natte tide, aff Skib oc store Skuder, wdi Orsund oc andre vore strømme, offuer seillis, oc der met myste baade Liff oc Fiskeredskaff, Da paa det saadan Wlycke, skade oc wskyldig Mord, ved det bæste middel oc lempe maa forkommis oc affstillis, ville wi her effter strengelige budet oc befalit haffue, At alle Skippere, Indlendiske oc Vlendiske, som deris Seylats igiennem for[ne] Orsund, Oster eller Vestert bruge, fra Orekrog, oc ind til Norden Falsterbo Reff regnendis, der som for de Fiskere som kaldis Vragere, almindeligt drefft er, skal her imellem icke seyle, om Natte tide, fra Sancti Bartholomei Apostoli oc til Sancti Dionisij Episcopi Dag, Oc skal huer Skipper, lade sit Acker falde, oc holde god Vact, met Løcte oc Lius, indtil Dagens opgang, paa det for[ne] fattige Fiskere, kunde vndfly deris egen skade oc Forderffuelse, Huo som her imod fordrister sig, Oc der offuer spilder nogen Mands Liff eller Godz, Da skal det aluorlige straffis, wden all Naade, Liff for Liff, oc wdi andre maade, effter Sagens leilighed.

LXIV. On s'est plaint auprès de nous que beaucoup de pêcheurs, particulièrement à la pêche des harengs, dans la nuit, se trouvent échoués par des navires et de grandes gabares dans le Sund ou dans nos autres courans, et qu'ils perdent ainsi la vie et leurs apparaux de pêche; pour prévenir ces malheurs, nous ordonnons par cette loi que tous les patrons, soit de notre pays, soit de pays étrangers, qui font voile dans ce détroit, à l'est ou à l'ouest, ne puissent naviguer la nuit, depuis le jour de S. Barthélemi apôtre, jusqu'au jour de S. Denis évêque, à compter de l'Ohre-Kroch, au nord, où les pêcheurs que l'on appelle *wragers* se trouvent placés en général. En outre, nous voulons que chaque patron jette l'ancre, et fasse bien garder son navire, avec des lanternes et des chandelles, jusqu'au lever du soleil, afin que les pauvres pêcheurs puissent éviter le dommage. Si quelqu'un n'y fait pas attention, et que des hommes perdent la vie ou leurs marchandises, les contrevenans seront punis sévèrement, sans aucune grâce : la vie pour la vie, et dans les autres cas, selon les circonstances (1).

LXV. Der som Adelen haffuer Skib oc Skibsparter, Da nyde de den Rettighed oc Saagefald, effter Recessens lydelse.

LXV. Ceux de la noblesse qui ont des navires ou des parts de navire seront assujettis au droit et à la procédure réglés par la présente loi (2).

LXVI. Ingen Baadzmend her effter skulle befatte sig met Maatteskraffue eller Maatterne, Men Kiøbmendene skulle dennem selff nyde oc beholde, om de dennem bekaastet haffue, Men Baadzmendene skulle haffue dubbelt Primegelt for alt Korn oc andet Gods, som føris aff Riget, iiij huide aff Læsten, der som Skibet lader, oc der som det losser, effter det Lands Ret oc seduane.

LXVI. Nul matelot ne doit s'approprier les nattes ni les restes du grain; les négocians doivent les garder si les nattes ont été fournies à leurs dépens : mais on donnera aux matelots le double de prime pour tout le grain ou autres marchandises qui sortiront du royaume, quatre witt par laste dont le navire aura été chargé, et ce dans le lieu du déchargement, selon les lois et coutumes du pays (3).

(1) Il est très-probable que cet article est emprunté à des lois particulières au Danemarck sur la police des pêches maritimes, du genre de celles que j'ai indiquées page 213.

(2) Cet article est particulier au Danemarck; il est inutile pour mon travail d'en rechercher la source. La disposition en est équitable; je crois en avoir rendu le sens conforme à celui de Kuricke, *Ad jus marit. Hanseat.* tit. 1, art. 1.

(3) Le fond de cet article peut avoir été emprunté à l'article 48 de la compilation de Wisby et à l'article 3 du recès anséatique de 1412; voir la note 5 de la page 495 du tome I.er et la note 4 de la page 459 du tome II.

LXVII. Der som saa skeer, At nogen Skipper er lenge paa sin Reyse, oc hand bliffuer forkortet paa Fetalie, Da skal hand met Styremandens, Høffuitzbaadzmandens oc Scriffuerens Raad, quartere imellem alt Skibs Folcket, effter tidsens leilighed.

LXVII. S'il arrive qu'un patron se trouve longtemps en voyage et qu'il n'ait pas assez de vivres, il consultera le contre-maître, le premier matelot et le secrétaire, pour faire une réduction à tout l'équipage selon le temps et les circonstances (1).

LXVIII. Om en Skipper kommer vdi fremmede Land, oc kand icke aff sted komme, at lade sit Skib der vd, met sine Rederis Penninge, Da haffue hand den mact, at laane Penninge paa Skibs oc Godzis Euentyr, som kaldis Boddemerij, oc hans Redere skulle vere plictige at betale forne laante penninge, naar hand fører dennem Skib oc Gods tilstede, som de hannem befalit haffue, Men der som Skipperen seyler anden steds, foruden deris befalning, Da suare Skipperen allene der til.

LXVIII. Quand un patron arrivé en pays étranger ne peut y compléter la cargaison que ses armateurs l'ont chargé de former, avec les fonds qu'ils lui ont remis, il est autorisé à emprunter de l'argent sur le navire et sur les marchandises du chargement, en souscrivant ce que l'on appelle un contrat à la grosse, et ses co-armateurs sont obligés de payer la somme empruntée, si le navire et les marchandises arrivent heureusement au lieu pour lequel les armateurs auront expédié le patron. Si au contraire le patron fait voile pour un autre port, sans leur ordre, il sera seul responsable (2).

LXIX. Vil nogen aff vore Vndersaatte, kiøbe eller lade bygge Skib, enten wden eller inden Riget, dennem selff oc den menige Skibs handel til beste, Da ville wi tillade vdlendiske Skippere, at mue føre samme Skib, oc aff deris egen Skibs part at vere Toldfrij, wdi vore Lande oc Strømme, lige som vore egne Vndersaatte, Dog saa at ingen fremmede skulle haffue der part oc deel wdi, wden samme Skipperen allene.

LXIX. Si quelqu'un de nos sujets veut ou construire ou acheter un navire, soit dans le royaume, soit en dehors, pour son compte particulier ou pour prendre part à des expéditions générales, nous admettrons le patron, quoique étranger, au commandement du navire, en lui accordant dans notre pays et sur nos courans les mêmes avantages, relativement aux droits de part dans le navire, qu'à nos sujets; mais aucun étranger ne peut être propriétaire d'une part dans un navire danois s'il n'en est le patron (3).

LXX. Kommer it Skib paa det fareuand som grund er, oc er saa dybt gaaende, at det icke kand komme til den sted, som det fractet er, saa Skipperen maa haffue lætte Pramme at losse wdi, Den fract oc Prampenning, skal Skib oc Godz betale, Oc der som at samme Godz kommer til nogen Wlycke, Da skal den skade gaa offuer Skib oc Godz, som beholdit er.

LXX. Si un navire arrive dans des eaux où il y ait des bancs de sable, et tire tant d'eau qu'il ne puisse parvenir au lieu de débarquement, de sorte qu'il soit obligé de louer des gabares pour y décharger la cargaison, les frais en seront payés par les marchandises et le navire : en cas de perte, il en sera fait répartition sur le navire et sur les marchandises sauvées (4).

LXXI. Ville wi oc vore egne Skibsmend, saa vel som alle andre, baade Vdlendiske

LXXI. Nous défendons aussi à tous patrons et équipages, tant nos sujets qu'étrangers,

(1) Je ne connois pas de lois antérieures qui aient fourni cet article, conforme, du reste, aux règles de la navigation.

(2) Cette disposition paroît empruntée, mais en donnant plus de latitude au patron, à l'article 43 de la compilation de Wisby.

(3) Cette disposition spéciale ne peut être recherchée dans des lois étrangères.

(4) Cet article paroît emprunté à l'article 57 de la compilation de Wisby; voir l'article 52 ci-dessus.

oc Indlendiske, forbudet haffue, at de icke skulle bære Verie hos sig, naar de komme wdi Land, for vore Kiøbsteder, Helsingør, Bergen, eller anderstedS, her wdi Rigerne, Paa det, at Mord oc Mandrab, der met maa nederleggis, som (diss verre) her til, met den fremmede Søfarende Mand skeed er, Dog ville wi vore egne Skippere, Høffuitzbaadzmand, oc andre som paa vore Orloffs Skib besynderlig Befalning haffue, her met haffue vndertagit.

de porter des armes quand ils débarquent dans nos villes commerciales d'Helsingor, Bergen ou autres villes de ce royaume, afin de prévenir les assassinats qui ont eu lieu parmi les gens de mer étrangers; cependant nous exceptons de cette règle les patrons, premiers matelots et autres auxquels on aura confié une charge spéciale dans nos vaisseaux de guerre (1).

LXXII. Disligeste, ville wi vore egne Vndersaatte, Skippere oc Kiøbmend besynderlige, som Fremmede Land met deris Skib oc Gods besøge, aluorlige befalit haffue, at de haffue god act oc indseende wdi deris Sag, at de Veluillige vdgiffue den Taald oc rættighed, som dennem loulige paaleggis, Der som nogen her vdinden findis sig at forgribe, oc Herrers oc Førsters tilbørlige Plict oc Told sig vnderslaer, Da ville Wi her met huer besynderlige atuaret haffue, om hand der offuer fanger skade.

LXXII. De même nous ordonnons à nos sujets, patrons et négocians, qui vont à l'étranger avec leurs navires et marchandises, d'agir avec exactitude, et de payer sans résistance les douanes et droits qui auront été imposés, et leur seront demandés en vertu des lois. Si quelqu'un s'y oppose, et ne paie pas aux princes et seigneurs ce qui leur appartient et les droits qui leur sont dus, nous l'avertissons par ces présentes du danger auquel il s'expose (2).

LXXIII. Om Vrag.

Bliffuer Skib met Godz, formedelst storm eller anden wlycke, Da skal det vere Skipperen wformeent, met hans Kiøbmend, oc andre som hand der til beuilge kand, at biere imen de ville oc kunde, Oc naar de ville offuergiffue at biere, da mue de sellie eller affhende til huem de selff ville, hues Godz eller Vrag, som igien paa Haffs bondt liggendis er, Oc ingen dennem der imod at forhindre i nogen maade.

Men er det saa, at Skipperen met sit Folck, icke ere formuendis at biere, Da skulle vøre Embidsmend, Borgemestere oc Raad, Fogeder, Strandfogeder, disligeste Adelen oc

LXXIII. *Du naufrage* (3).

Si le navire et les marchandises font naufrage par une tempête ou tout autre accident, le patron peut procéder au sauvetage avec le concours des chargeurs ou de tous autres qui sont en état de faire cette opération. Ils s'y livreront comme ils le voudront ou le pourront : s'ils veulent cesser le sauvetage, ils peuvent vendre ou céder le reste des effets naufragés à qui bon leur semblera, sans aucun empêchement. Mais, s'il arrive que le patron et son équipage ne soient pas en état de faire le sauvetage, nous enjoignons à nos baillis, bourgmestres, sénateurs, prévôts, surveillans des côtes, aux seigneurs territoriaux et à leurs prévôts, si le sinistre arrive sur leurs possessions, et

(1) Cet article paroît presque faire double emploi avec l'article 62 ci-dessus, et a sans doute été emprunté aux réglemens de police des villes qui y sont nommées.

(2) Il n'y a point encore à chercher dans des législations étrangères la source de cet article.

(3) Cet article est le seul qui soit précédé d'une rubrique. Comme il est question du même objet dans d'autres articles, notamment dans les articles 24 et 49, on peut considérer celui-ci comme un résumé de tout ce qui concerne les sauvetages. Ce que j'ai dit dans les dissertations qui précèdent le droit maritime de Norvége, de Suède et de Danemarck, relativement aux naufrages, me dispense d'indiquer les sources de cet article.

deris Fogeder (om det skeer for Adelens egen grund) oc alle andre, som hos Strandsiden befalning haffue, forplictet vere (om det aff dennem begieris) at vere den Skibbrudne Mand behielpelig hos den Menige Mand, at hielpe, berædde oc biere aff Skib oc Godz, hues mueligt er, for en temmelig Biereløn, Oc naar saa bierit er, Da skal Lænsmanden met de beste Mend, der wdi egnen ere, eller Borgemestere oc Raad (om det skeer for Kiøbstederne) offuerueye, huad Skipperen, eller Kiøbmanden, skulle giffue dennem til løn, som bieret haffue, effter leiligheden oc Godzens værd.

Der som ocsaa hender, at Skib eller Godz, bliffuer vrag, oc ingen leffuendis folck hos, Da skal Lænsmanden, eller den hues grund det for findis, vere forplictet, at lade det biere, met all flijd, saa meget som mest mueligt er, Oc det indlegge lade wdi næste Kircker, eller anden steds, wdi god foruaring, met klare Register, Oc naar den rette eyere kommer der effter, eller hans fuldmectige, met nøyactig beuisning, inden Aar oc Dag, Da skal deris Gods dennem følge, for en tilbørlig Bierelon, som før er rørd, Men der som der ere nogle Vare, som haffue faaet skade, oc ere bleffne vaade oc forderffuelige, oc staa dog til at hielpe, vere sig Klæde, Lærit, Kramuare, eller andet saadant, Det skal Lænsmanden, eller den hues grund samme Godz forstander, lade hielpe, paa dens Omkaast, som Godzit skal igien haffue, Oc huem som wtrolig omgaar met Vrag, straffis der offuer som for andet whemlet Gods.

Der som Vrag kommer ind for Adelens grund, Da skal wdi alle maade der met holdis, lige som forskreffuit staar.

Oc hues Vrag som findis wdi aabenbare Sø, wden for alle Lande, oc ingen Folck hos findis, som det tilhører, Huem som sligt Vrag bierer, beholde halffdelen, oc halffdelen Konningen, wden saa er, at ret eyere kommer der effter inden Aar oc Dag.

Denne forscreffne Sørœt ved alle sine

à tous autres qui habitent la côte, d'assister, aussitôt qu'ils en seront requis, les personnes naufragées, et de prêter secours avec des ouvriers pour le sauvetage du navire et des marchandises, si cela est possible ; ils auront droit à une rétribution de sauvetage raisonnable. En conséquence, le bailli, assisté de personnes respectables du pays, ou le bourgmestre et le sénat si le sauvetage est fait près d'une ville commerciale, détermineront ce que les patrons ou les négocians doivent payer pour le sauvetage à ceux qui l'auront fait, suivant les circonstances et la valeur des effets.

S'il arrivoit qu'un navire et des marchandises fissent naufrage, et que tout l'équipage pérît, le bailli ou celui sur les terres duquel on trouvera les objets naufragés sera obligé de faire le sauvetage avec le plus grand soin, et de diriger le transport des objets sauvés vers l'église la plus proche ou d'autres lieux bien gardés, avec un inventaire détaillé; et si le propriétaire ou son fondé de pouvoirs, muni d'une preuve suffisante, se présente dans l'an et le jour, on lui remettra ce qu'il prouvera lui appartenir, et il paiera le droit de sauvetage dont il a été parlé. Si quelques objets endommagés, mouillés ou gâtés, peuvent être réparés, tels que des haches, du cuir, des merceries, ou toutes autres choses semblables, le bailli ou celui dans les terres duquel le naufrage a eu lieu prendra soin de la réparation, aux dépens de celui à qui les choses seront rendues. Celui qui n'agira pas de bonne foi dans ces différentes mesures de sauvetage sera puni comme s'il eût commis une soustraction.

Si les objets naufragés se trouvent sur des terres de nobles, on observera les mêmes règles qui viennent d'être indiquées.

[Si quelqu'un trouve dans la mer, loin du rivage, et sauve des marchandises dont les propriétaires sont inconnus, elles seront partagées par moitié entre lui et le roi, à moins que le propriétaire ne les réclame dans l'an et le jour] (1).

Nous ordonnons que ce droit mari-

(1) Ce qui est entre deux crochets est omis dans la traduction plat-allemand publiée par Westphal.

Ord, Puncter oc Artickler, ville Wi fast oc wbrødelige haffue holdit, aff alle som vore Strømme besøge, Til Vidnisbyrd haffue Wi ladet Trycke vort Signet her neden for, Giffuit paa vor Slot Kiøbenhaffn, den ix Dag wdi May Maanet, Aar effter Guds Byrd, M. D. lxj.

time soit observé exactement, dans tous ses termes, toutes ses dispositions et toute son étendue, par ceux qui fréquenteront nos mers; en foi de quoi nous avons fait apposer notre sceau au bas de cette loi. Donné en notre château de Copenhague, le 9 mai 1561.

EXTRAIT DU CODE DE CHRÉTIEN V, DE 1683.

Vierde Bog, om Søerretten.

LIVRE IV, DU DROIT MARITIME.

Cap. I.

Om Skipperis, Styrmænds og alle andre Skibs-Betienters Antagelse, Løn og Forhold.

I. Naar Reedere ville antage een Skipper, som skulle føre deris Skib, da skulle de oprette med ham skriftlig Contract, hvilken begge Parter skulle underskrive, og siden ubrødelig holde. Derefter antager Skipperen hvis Skibsfolk hand agter fornøden til Skibet, og hans Reedere i Længden kunde være forvarede med.

II. Ingen Skipper maa underhyre een andens Styremand, eller Baadsmænd. Hvem det giør, og det bevisis, da skal den, som hannem først hafde fæst, beholde hannem at fuldgiøre sin Rejse med, som hand lovet haver, og det stande til Skipperen hvad hand vil give hannem af sin Løn, fordi hand haver dermed fortabt sin Ret, at hand haver stædt sig til tvende, og den Skipper, som haver vitterlig underhyret den andens Folk, bøde derfor tyve Lod Sølv til Kongen og tyve Lod Sølv til Byen.

Chapitre Ier.

De l'engagement, du salaire et des fonctions du patron, du pilote et des autres gens de l'équipage (1).

I. En engageant le patron qui doit commander leur navire, les armateurs feront avec lui un contrat écrit, qui sera signé de part et d'autre et inviolablement observé. Cela fait, le patron engagera le nombre d'hommes qu'il jugera nécessaire pour les besoins du navire et pour l'avantage de ses armateurs (2).

II. Aucun patron ne doit louer le pilote ou les matelots d'un autre : quand cela peut être constaté, le premier patron a droit de conserver les hommes qu'il avoit engagés pour faire le voyage convenu avec eux, et il ne leur paiera que le salaire qu'il voudra, attendu qu'en s'engageant deux fois ils ont perdu tout droit à leur loyer. De plus, le patron qui a loué sciemment le matelot d'un autre doit payer une amende de dix onces d'argent au roi et de dix onces à la ville (3).

(1) Il a été rendu un grand nombre d'ordonnances postérieures, relatives à l'engagement des gens de mer, et notamment des étrangers et des personnes qui sont soumises à la conscription; elles sont citées par M. Brorson, dans son commentaire sur ce chapitre.

(2) Cet article paroît emprunté au chapitre 1.er de la première partie du code suédois de 1667.

(3) Cet article reproduit l'article 36 du code de 1561.

III. Naar Skipperen hyrer Folk, da bør hand strax med dem forud om deris Hyre at foreenis, og give een hver i det minste een Mark paa Haanden, og da ere de strax pligtige at give sig i Skibet, saa tilig som Skipperen dennem derom tilsigendis vorder, og der tage Vare paa deris Embede og Arbejde, at lade, eller baglaste, Skibet, før end de opbære noget af deris Hyre. Have de og opbaaret deris Hyre, og blive forsømmelige, og ikke tage Vare paa Skibet, eller, naar de for een Rejse ere hyrede, forlade Skibet uden Sygdom og andet lovligt Forfald foruden Skipperens Forlov (være sig for gode eller onde Tidender, for fær Hendelse til Søes, eller for nogen anden Aarsags Skyld) før end det haver fuldendet sin Rejse, er fuldkommelig losset, igien retteligen baglastet, og Seglene tagne fra Raaen, da give Hyren tilbage, og dertilmed saa meget, som dennem var lovet til Hyre, halfdeelen til Kongen og halfdeelen til Skipperen, eller og leggis udj Fængsel i fiorten Dage til Vand og Brød, om de ikke have at betale med. Er Skibet vdj Fare til at forgaa, eller at blive taget fa Fribyttere, eller Røvere, og nogen da forlader det uden Skipperens samtykke, have sit Liv forbrut, i hvor hand siden paagribis.

III. Lorsqu'un patron engage ses gens, il doit d'avance convenir avec eux de leurs gages, et leur donner des arrhes au moins d'un marc danois pour chacun. Dès que ces hommes ont reçu les arrhes, ils doivent se rendre promptement à bord, aussitôt que le patron le leur commandera, pour remplir leurs fonctions, charger et lester le navire, avant de rien toucher de leurs gages. Si, après avoir touché un paiement, ils négligent le service du navire, ou si, étant engagés pour tout le voyage, ile quittent le navire avant que le voyage soit terminé et le navire déchargé, lesté de nouveau et mis à la bande, sans y avoir été autorisés par le patron ou sans être excusés par une cause légitime, telle qu'une maladie, mais qu'ils se soient fondés sur des bruits de nouvelles bonnes ou mauvaises, des craintes d'accidens ou autres prétextes semblables, ils restitueront ce qu'ils ont touché et paieront une amende d'une somme égale, dont moitié sera attribuée au roi et moitié au patron. S'ils n'ont pas de quoi payer, ils seront mis en prison pendant quinze jours, au pain et à l'eau. Si quelqu'un quitte le navire sans la permission du patron, pendant que le navire est en danger d'échouement, ou d'être pris par les ennemis ou des pirates, le coupable, si l'on parvient à l'arrêter, sera puni de mort (1).

IV. Om nogen Skibsfolk sig forhyre, og ikke erre gode for det, som de sig udgive for, og det kan dennem skielligen overbevisis af to, eller tre, inden Skibsborde, de skal miste deris heele Hyre, og derforuden bøde saa meget, som dennem var lovet til Hyre, halfdeelen til Kongen og halfdeelen til Skipperen. Dersom de ikke have at bøde med, skal de tre gange gaa under Kølen, uden Skipperen dennem benaade vil.

IV. Si un homme de l'équipage, après s'être engagé, n'est pas capable de faire le service qu'il a promis, et que cela soit prouvé par deux ou trois des personnes qui sont à bord, il perdra son salaire, et il sera obligé de payer une amende égale, dont moitié pour le roi et l'autre moitié pour le patron. S'il n'a pas de quoi payer, on lui donnera la cale trois fois, à moins que le patron ne veuille lui faire grâce (2).

V. Og dersom nogen giver sig ud for Styremand, og lader sig derfor hyre til een vis stæd, og Skipperen fanger Skade enten paa Skib, eller Gods, for hans Forsømmelsis og Uforfarenheds skyld, da skal sam-

V. Si un homme qui s'est dit pilote et s'est engagé en cette qualité fait, par sa faute et son inexpérience, éprouver au patron quelque perte, soit dans le navire, soit dans les marchandises, et si la preuve en est établie par le témoignage de deux experts

(1) Cet article reproduit le fond des articles 3 et 33 du code de 1561.
(2) Cet article reproduit une partie de l'article 5 du code de 1561.

me Styremand, naar det ham lovlig ved tvende søefarne Folkis Vidne overbevisis, være pligtig at bøde al skaden igien, om hand det formaar. Formaar hand det ikke, da have hand forbrut sit Liv; Men hvis Skipperen skulle forandre sin Reise, og Styremanden derudj var Ukyndig, og ikke, naar hand derom bliver adspurt, trøster sig til at fortsette samme ny Rejse, da nyder hand sin til den Tid fortiente Styremands Løn, og siden ikkun Højbaadsmands Løn, om hand vil forblive paa Skibet; Men vil hand ikke, da betale Skipperen hannem hans halve Hyre, om Rejsens Forandring skeer paa Henrejsen; Men skeer denn paa Hiemrejsen, da betale hand hannem den fulde Hyre; Men anlover hand forsvarligen at fuldende Rejsen, og nogen skade skeer for hans Uforfarenheds skyld, da miste Hyren, og bøde skaden.

dans l'art de la navigation, il paiera tout le dommage, si sa fortune est suffisante : en cas d'insuffisance, il sera puni de mort (1). Mais si le patron changeant de voyage, le pilote à qui il a fait part de son intention ne se croit pas en état de tenir la nouvelle route, refuse de l'entreprendre et de continuer son service, il conservera les gages de pilote qu'il a gagnés jusqu'à ce jour, et, s'il veut rester dans le navire, il aura pour la suite les gages d'un contre-maître. S'il ne veut pas rester à bord, le patron lui paiera la moitié de ses gages, si le changement a lieu pendant le voyage d'aller; mais s'il a lieu pendant le retour, le patron lui devra la totalité des gages. Lorsque le pilote aura consenti de continuer le voyage, il sera responsable de tout le dommage qui pourra arriver par son inexpérience et perdra ses gages (2).

VI. Om nogen Skibsfolk har ladet sig hyre, og ligge af Skibet om Nattetide uden Skipperens Forlov, bøde een hver derfor tre Lod Sølv til Kongen og tre Lod Sølv til Byen; Men skeer nogen ydermeere Skade for slig Forsømmelse, da stande derfor til Rette efter Sagens Lejlighed. Skeer og imidlertid noget Skibs-Arbejd, hvorved nogen af de tilstede værende Skibsfolk kommer til skade, da bør den Fraværendis give til Hielp til Badskerløn efter Skipperens og Styremandens Sigelse.

VI. Si un matelot engagé reste une nuit hors du navire sans la permission du patron, il sera, sur la plainte de ce dernier, condamné à une amende d'une once et demie d'argent envers le roi et d'une once et demie envers la ville; de plus, s'il y a quelque dommage occasioné par cette négligence, il en sera responsable, suivant les circonstances (3). Si, pendant cette absence, il a été fait dans le navire un travail par l'effet duquel quelqu'un des matelots présens ait été blessé, l'absent sera tenu de concourir à la guérison du malade dans la proportion que le patron et le pilote détermineront (4).

VII. Findis nogen Baadsmand, som paa nogen Rejse stædt er, om Nattetide paa Gaden, eller og i Utilbørlige Huse og Herberge, den maa og skal Fogden og Byens Tienere gribe og fængsle udj tre Dage til Vand og Brød, og skal den Skyldige derforuden bøde tre Lod Sølv til Kongen og tre Lod Sølv til Byen. Giør hand nogen anden Ulovlig Gierning, stande derfor til Rette efter Sagens Lejlighed.

VII. Lorsqu'un matelot engagé pour un voyage sera trouvé dans la rue pendant la nuit, ou dans des maisons ou des auberges malhonnêtes, l'avoyer et les sergens de ville doivent le mettre en prison, au pain et à l'eau, pendant trois jours : en outre, il paiera une amende d'une once et demie d'argent envers le roi et d'autant envers la ville. S'il commet quelque autre délit, il sera puni suivant la qualité du fait (5).

(1) Ce qui précède reproduit une partie de l'article 5 du code de 1561.
(2) Le reste de cet article est emprunté au chapitre VI de la première partie du code suédois de 1667.
(3) Ce qui précède reproduit l'article 7 du code de 1561.
(4) Le reste de cet article est emprunté au chapitre III de la première partie du code suédois de 1667.
(5) Cet article reproduit l'article 8 du code de 1561.

VIII. Kommer een Skipper med sit Skib udj Havn, eller paa Reed, og hans Folk ville fare udi Landet, skal det skee med Skipperens Forlov, dog at halfdeelen bliver udj Skibet, og troligen det forvarer, og de, som fare i Landet, skulle betimelig om Aftenen komme til Skibs igien, eller om Dagen, naar Skipperen dem tilsiger. Hvo som sig herimod fordrister at blive i Land uden skiellig Aarsag og Skipperens Forlov, hand straffis og bøde derfor, som næst tilforn sagt er.

VIII. Quand un navire est dans le port ou à la rade, et que l'équipage veut aller à terre, la moitié doit rester à bord pour la garde du navire; ceux qui sont allés à terre doivent retourner exactement le soir ou pendant le jour, dès que le patron l'ordonnera. S'ils restent à terre sans la permission du patron ou sans cause suffisante, ils seront passibles des peines et des amendes énoncées en l'article précédent (1).

IX. Naar nogen Skibsfolk formedelst Drukkenskab, eller anden Ulydighed, ikke ville være deris Skipper følgagtige, naar Vinden er god, eller de af Skipperen vorde tilsagte, da skal Skipperen ingenlunde forligge sin Vind, men hyre andre i deris Stæd, og den, som brødig findis, skal igiengive hvis hand haver annammet, og hvis den, som igien hyret vorder, ydermeere koster, og have forbrut tj Lod Sølv til Kongen og tj Lod Sølv til Byen. Haver hand ikke at betale med, da skal hand antvordis til Stædets Øvrighed, og træle for sin Brøde og Faldsmaal; Og dersom nogen er sin Skipper Ulydig i Søen og trotzig imod ham, eller Uroelig og knururen imod andre af Skibsfolket, saa nogen Oprør, Mord, eller anden Ulykke, ved ham er at befrygte, da haver Skipperen Magt at sette hannem udj Land med to, eller tre, af de beste Mænd, som i Skibet ere, deris Raad og Samtykke, dog hvor Christne Folk boe, og belønne een anden i hans Stæd af den Uhørsoms Hyre og Føring, og Skipperen dermed angerløs være; Saa maa ej heller nogen Skipper, eller anden Skibs-Officerer, med Usømmelig Ord, eller Gierning, begægne nogen af sine Folk, som i Skibet ere, og hvis hand derudj forseer sig, da skal hand derfor ved sin Hiemkomst tilbørlig anseis.

IX. Si des hommes de l'équipage, par ivresse ou par désobéissance, refusent de suivre le patron lorsque le vent est favorable, celui-ci n'en doit pas moins partir; mais il a droit de prendre d'autres matelots en remplacement, et chacun des délinquans est obligé de rendre tout ce qu'il a reçu, ainsi que le surplus des salaires payés au remplaçant; il sera en outre passible d'une amende de cinq onces d'argent envers le roi et de cinq onces envers la ville. Celui qui n'aura pas de quoi payer doit être remis au magistrat de la ville, qui lui fera exécuter des travaux jusqu'à concurrence de la condamnation et pour sa nourriture. Si un matelot refuse d'obéir pendant le voyage, s'il est mutin envers le patron, ou querelleur et tracassier envers ses camarades, de manière qu'on ait à craindre qu'il n'occasione des émeutes, des meurtres ou d'autres malheurs, le patron, avec l'assentiment de deux ou trois des principaux de l'équipage, aura le droit de le mettre à terre en un pays habité par des chrétiens. Il prendra un autre homme à sa place, qu'il paiera par le salaire et la pacotille du désobéissant, de manière que le patron n'en éprouve pas de perte (2). Il est également défendu au patron ou autre officier du navire d'employer envers un homme de l'équipage des mots ou des faits outrageans. Tout contrevenant sera puni après son retour, suivant les lois (3).

(1) Cet article reproduit, avec de légères additions, l'article 9 du code de 1561.

(2) Il faut rapprocher de l'article 3 ci-dessus les dispositions du présent article, qui reproduit, avec quelques additions, l'article 6 du code de 1561.

(3) Ces derniers mots sont une addition faite au droit établi par le code de 1561.

X. Fordrister nogen sig til at giøre Mytterj, Oprør, eller Forbund imod Skipperen, og det kand skielligen bevisis, da skal det straffis som anden Halsløs Gierning, som og de skulle straffis, som ville nøde og tvinge Skipperen til at segle andenstæds med dennem, end deris Beskeed er, Skipperen og Reederne til Skade.

X. Si quelqu'un ose faire une mutinerie, une sédition ou une coalition contre le patron, et si le fait est constaté, il sera puni comme s'il eût commis un crime digne de mort. La même peine est encourue par ceux qui, au préjudice du patron ou des armateurs, veulent forcer le patron de prendre une autre route que celle qui lui a été indiquée (1).

XI. Folket skal holde god Fred og Enighed indeu Skibsborde. Dersom nogen giør den anden Saar, eller Lemmelæst, saa at Skibet, eller Skibs Arbejd dermed bliver forsømmet, da skal den, som skaden haver giort, skye een anden udj stæden, og bøde derfor til Kongen og Byen, efter som skaden er stor til, og opreisse Skipperen den skade hand deraf taget haver.

XI. L'équipage doit vivre de bon accord dans le navire : si quelqu'un en blesse un autre ou le rend perclus, de sorte que le travail dans le navire en souffre, celui qui en est coupable doit mettre un autre en place du blessé et payer une amende au roi et à la ville, suivant l'importance du délit : en outre, il doit indemniser le patron des pertes que celui-ci aura éprouvées (2).

XII. End bliver den Saarede død af samme skade, da skal Skipperen og alt Skibsfolket være skyldige at holde Mandbraberen tilstæde, og antvorde hannem Stædets Ovrighed, hvor de først ankomme i Kongens Riger og Lande, der at undgielde hans fortiente Løn efter sagens Lejlighed. Og dersom samme Misdæder med deris Villie og for deris Forsømmelse undkommer, da skulle de alle, som i Skibet vare, svare til hans Gierning.

XII. Si le blessé meurt par suite de cette blessure, le patron et l'équipage doivent arrêter le meurtrier, et le remettre au magistrat de la première ville où l'on abordera dans les pays et provinces du roi, pour être puni de son crime, selon les circonstances. Si le meurtrier échappe à l'aide ou par la négligence de ceux qui étoient à bord, ils seront considérés comme complices (3).

XIII. Om nogen Skipper, Kiøbmaud, eller Baadsmand, sig forgriber udj nogen Gierning, som er Livs straf værd, da skal samme hans Forseelse ikke komme Skib og Gods meere til skade og Hinder, end hans egen Part derudj kand være, og det skal overantvordis ved tre de beste Mænds Eed, som udj Skibet ere.

XIII. Si le patron, un négociant ou un matelot commet quelque crime entraînant peine de mort, sa faute ne pourra causer de perte ou d'engagemens pour le navire et les marchandises que jusqu'à concurrence de sa propre part, qui doit être délivrée d'après la déclaration assermentée de trois des principaux de l'équipage (4).

XIV. Paa de Skibe, hvor Badskere findis, og de for vis Løn ere antagne, der skulle de betiene alle og een hver af Skibs-

XIV. Dans les navires où il y a un chirurgien engagé pour un salaire fixe, il sera tenu de tailler les cheveux, de faire la barbe,

(1) Cet article reproduit l'article 15 du code de 1561.
(2) Cet article, à l'exception des mots *en outre*, &c., reproduit, avec une légère addition, l'article 25 du code de 1561.
(3) Cet article reproduit, avec de légères modifications, l'article 26 du code de 1561.
(4) Cet article reproduit, avec quelques éclaircissemens, l'article 27 du code de 1561; voir la note sur cet article, page 251 ci-dessus.

folkene med Klippen, Ragen, og at læge de Syge, uden nogen Betalning, med mindre det er smitsom Syge, eller og nogen sig selv har forvoldet een skade uden Skibs-Arbejd. Handler nogen Badsker herimod, eller tager muntlig, eller skriftlig, Løfte for saadan Opvartning, som hand er pligtig at giøre, da skal det af ingen Værd være, men hand derforuden korte dobbelt saa meget i sin Løn, som hand saaledis ville tilbringe sig.

et de soigner les maladies de chaque homme de l'équipage, sans aucune rétribution, à moins que le malade ne soit atteint d'une maladie contagieuse ou qu'il n'ait été blessé par sa faute hors du service du navire. Si le barbier contrevient à cette disposition, s'il s'est fait promettre quelque chose de vive voix ou par écrit pour un service auquel il est tenu, ces promesses seront sans valeur, et en outre on lui retiendra sur ses gages le double de l'argent qu'il a voulu se procurer de cette manière (1).

XV. Ingen Baadsmand maa straffe Skipperens Kost, ikke heller begære anden Spisning inden Skibsborde, end sædvanligt er og Dagen tilhører. Hvem det giør, og ikke haver skiellig Aarsaag dertil, skal dermed sin Hyre og Føring forbrut have, og maa Skipperen sette hannem paa det første Land hand tilkommer, hvor Christne Folk ere. Iligemaade forholdis, om nogen Øl og Mad forsetligviis spilder. Vil nogen af Skibsfolkene det hindre Skipperen til Fortred, hand være den samme straf undergiven.

XV. Aucun matelot ne doit se plaindre de la nourriture du patron, ni en exiger à bord d'autre que celle qu'on donne chaque jour; celui qui, sans une raison suffisante, élevera une plainte, perdra son salaire et son port franc; en outre, le patron pourra le déposer sur la première terre habitée par des chrétiens où il abordera. Il en sera de même pour celui qui répand à dessein de la bière ou des vivres. Si quelqu'un de l'équipage veut s'opposer à cette exécution, il sera assujetti à la même peine (2).

XVI. Kommer Skipperen i Havn, hvor fersk Mad er at bekomme, da staar det ham frit for at kiøbe det efter sin egen Villie; Dog maa ingen hannem dertil nøde, eller tvinge. Hvo herimod giør, skal have forbrut tre Lod Sølv til Kongen, og tre Lod Sølv til Skipperen.

XVI. Si un patron entre dans un port où l'on peut avoir de la nourriture fraîche, il est maître d'en acheter s'il le juge à propos, sans que personne ait droit de l'exiger. Celui qui voudra l'y contraindre sera condamné à une amende d'une once et demie d'argent envers le roi et d'une once et demie d'argent au profit du patron (3).

XVII. Hvem som vil nøde Kokken til at giøre Ild og spise uden den rette Tid, hand bøde derfor ti Lod Sølv til Kongen, og miste sin Hyre; Men dersom Kokken det fortier, og ikke vil aabenbare, og det siden udkommer, skal hand derfor bøde tre Lod Sølv til Kongen og tre Lod Sølv til Byen; Kokken skal og være pligtig at forvare sit Skibs Fætalie, saa det ikke spildis, eller fordærvis, for hans Forsømmelsis skyld. Giør

XVII. Celui qui forcera le cuisinier d'allumer du feu et de lui donner à manger hors du temps fixé pour les repas sera condamné à une amende de cinq onces d'argent envers le roi, et privé de ses gages; si le cuisinier dissimule ce fait et qu'on le constate plus tard, il sera condamné à une amende d'une once et demie d'argent envers le roi et de pareille somme envers la ville. Le cuisinier est obligé de bien garder les victuailles du navire, afin que rien n'en soit perdu par sa

(1) Cet article est emprunté au chapitre xv de la première partie du code suédois de 1667.
(2) Cet article reproduit les articles 28 et 32 du code de 1561; voir l'article 9 ci-dessus.
(3) Cet article reproduit l'article 29 du code de 1561.

hand det ikke, da bøde skaden, og miste sin Hyre.

XVIII. Ingen skal fordriste sig til inden Skibsborde at drikke til Overflødighed, eller giøre Giestebud udj Skibet, men hvem som imellem Maaltid til sin Nødtørft at drikke behøver, ham maa det forundis, og ej videre. Findis nogen herimod at giøre, have dermed forbrut tre Lod Sølv til Kongen og lige saa meget til Reederne, saa tit og ofte som det skeer, og vorder anklaget. Iligemaade skal Skibsfolkene straffis, om de forsømme deris Vagt, eller understaa sig at gaa med Ild, eller Lys, under Overløbet, helst i Krigs-Skibe ved Krudkammeret, og hvor noget løst Hør, eller Halm, kunde være. Forseer Skipperen, eller nogle af de andre Officerer, sig herudj, da bøde dobbelt.

XIX. Een hver inden Skibsborde, enten Officerer, eller Gemeene, skal, saa længe Rejsen varer, entholde sig fra al Dobbel og Læg, enten det angaar Penge, eller Vare, eller de læge paa Borge, og giøre derfor imellem hin anden enten skriftlige, eller muntlige, Løfter, da skal samme Løfter af gandske ingen Kraft være; og derforuden skal baade den, som vinder, og den, der taber, have forbrut, een hver for sig, tre dobbelt saa meget, som de lægte om, hvilke Bøder Skipperen strar skal indkræve, eller korte i een hvers Løn, og deelis de siden imellem Skipperen, de Fattige Søefarende og de andre Uskyldige Baadsfolk.

XX. Ingen af Skibs-Betienterne maa efter denne Dag fordre nogen Penge, eller Pengis Værd, af dem, som inden Skibsborde kunde være, enten de ere Skibsfolk,

négligence; en cas de contravention, il doit payer le dommage et perdre ses gages (1).

XVIII. Il est défendu à qui que ce soit de boire ou de manger à l'excès ou de faire des orgies dans le navire; mais pendant le repas on servira à boire à chacun selon ses besoins et pas plus. La contravention sera punie d'une amende d'une once et demie d'argent envers le roi et d'autant au profit des armateurs, aussi souvent qu'elle se renouvellera et qu'il y aura plainte (2). Sera puni de même celui qui manquera à son tour de garde, qui ira avec du feu ou une lumière sous le tillac, et surtout, si le navire est armé en guerre, près du magasin à poudre, ou quelque part où il y auroit du foin ou de la paille détachés. Si c'est le patron ou un officier qui commette ce délit, l'amende sera double (3).

XIX. Aucune personne de l'équipage, ni officier, ni matelot, tant que le voyage n'est pas terminé, ne peut jouer aux dés ni autrement (4) pour de l'argent ou des marchandises. Si quelques hommes jouent à crédit, les promesses qu'ils se seront faites par écrit ou de vive voix seront sans valeur, et en outre celui qui aura gagné et celui qui aura perdu paieront chacun individuellement une amende égale au triple de la somme qu'ils ont mise au jeu. Le patron recouvrera cette amende de suite, ou il la déduira des gages de chacun; elle sera partagée plus tard entre le patron, les pauvres mariniers et les hommes de l'équipage non coupables (5).

XX. Aucun homme de l'équipage ne pourra dorénavant demander de l'argent, ou une valeur d'argent, aux gens de l'équipage ou passagers qui viennent dans des parages

(1) Cet article reproduit l'article 30 du code de 1561.
(2) Cette partie reproduit l'article 31 du code de 1561.
(3) Cette seconde partie paroît empruntée au chapitre XVII de la première partie du code suédois de 1667.
(4) Une ordonnance du 6 octobre 1753 distingue entre les jeux défendus et les jeux permis, comme les échecs, les quilles, &c. Celle du 22 septembre 1758 établit que l'instigateur au jeu doit, d'après le jugement du conseil du navire, perdre les gages d'un mois, et n'aura pendant huit jours que de l'eau et du pain, ce qui est confirmé par celle du 9 avril 1794.
(5) Cet article paroît emprunté au chapitre XVI de la première partie du code suédois de 1667.

eller Rejsende, og komme paa sær Farvand, hvor de tilforn ikke have seglet, langt mindre true dem efter gammel ond Sædvane til at overslaais med Vand, eller noget deslige, men Skipperen skal strar straffe een hver, som saadant understaar sig at giøre, med Vand og Brød paa tre Dage.

XXI. Undviger nogen Baadsmand Skipperen med sin Hyre, og det udi Sandhed kand bevisis, da skal den derfor straffis som een anden Tyv.

XXII. Een Skipper, som haver hyret sit Folk til nogen vis Stæd, og der henkommendis vorder til Sinds at ville segle med samme sit Skib andenstæds, enten hand paa det første stæd losser, eller ikke, hand skal forbedre sit Folk deris Hyre efter Rejsens Beskaffenhed, og de skulle være pligtige at følge hannem, hver under fyrretyve Lod Sølvs Bøder, halfdeelen til Kongen og halfdeelen til Reederne, og naar Skibet kommer did, som Skipperen giør sit Market og haver losset, skal Skipperen der give dennem deris Hyre, med mindre Skibet ved deris Forsømmelse er kommet til Skade.

XXIII. Om een Skipper vorder til Sinds at bryde sin Last, før end hand kommer til den Stæd, som hand haver hyret sit Folk til, og hand kand vide sine Reederis Gavn og Fordeel dermed, da maa hand det vel giøre, og hans Baadsmænd skulle være pligtige at losse foruden Knur og Imodsigelse, og dersom hand beholder saa meget af samme Last udi Skibet igien, saa hand er stiv nok belastet at segle did, som hand sit Folk haver hyret til, da er hand dem ingen Forbedring pligtig, og de være hannem følgagtige did, som forskrevet staar; Men dersom hand losser sin fulde Last, og skal tage Baglast ind igien, da give hand sit Folk deris heele Hyre, og vil hand siden segle frembdelis, da give hand sit Folk hvis

où ils n'ont pas encore navigué. Bien moins encore est-il permis de menacer ces personnes de les mouiller, selon l'ancien et mauvais usage, ou de leur faire quelque autre traitement semblable; pour punir les contrevenans, le patron ne leur donnera pendant trois jours que du pain et de l'eau (1).

XXI. Si un matelot s'enfuit avec son salaire et si le fait peut être constaté, il est soumis à la peine prononcée contre les voleurs (2).

XXII. Si un patron qui a engagé ses gens pour un certain lieu, après y être arrivé, veut aller autrepart avec son navire, il doit augmenter leurs gages selon la nature du voyage; peu importe qu'il ait déchargé au lieu désigné ou non. L'équipage sera obligé de le suivre, sous peine, contre chacun des contrevenans, d'une amende de vingt onces d'argent, dont moitié envers le roi et moitié au profit des armateurs. Quand le navire sera arrivé au lieu de destination et déchargé, le patron leur paiera leurs gages, à moins qu'il n'ait éprouvé quelque dommage par leur négligence (3).

XXIII. Le patron qui désire faire son déchargement avant d'arriver au port pour lequel il a engagé son équipage en a le droit, si en cela il croit agir dans l'intérêt de ses armateurs, et l'équipage est obligé de décharger le navire sans murmures et sans objection. Si le patron garde de sa cargaison une quantité suffisante pour que le navire soit encore lesté et puisse se rendre au port de destination pour lequel l'équipage est engagé, il n'y aura pas d'augmentation des gages, et l'équipage sera obligé de suivre les ordres du patron comme il est dit plus haut. Mais si la cargaison entière est déchargée de manière qu'on ait besoin de lester le navire de nouveau, le patron est tenu de payer le salaire entier à son équipage; et de plus, s'il veut continuer le voyage, il doit lui accorder un salaire raisonnable, réglé amiablement. Celui qui refusera de se conformer à ces

(1) Cet article paroît emprunté au chapitre XX de la première partie du code suédois de 1667.
(2) Cet article reproduit l'article 16 du code de 1561.
(3) Cet article reproduit l'article 17 du code de 1561.

billigt er, og hand med dennem kand foreenis om. Findis nogen herimod Ulydig at være, da have sig dermed forbrut sin Hyre og Føring, og derover bøde tj Lod Sølv til Kongen og ti Lod Søld til Byen.

dispositions sera condamné à perdre son salaire et son port franc; et en outre il paiera une amende de cinq onces d'argent envers le roi et autant envers la ville (1).

XIV. Forsømmer nogen Baadsmand sit Arbejd al den Stund at Skibet ladis, eller lossis, da skal hand give sine Stalbrødre for hver Dag hand det forsømmer et halft Lod Sølv.

XXIV. Le matelot qui négligera de travailler au chargement ou au déchargement du navire sera obligé de payer aux autres le quart d'une once d'argent par jour (2).

XXV. Ingen maa føre Baaden, eller Espingen, fra Borde uden med Skipperens, Styremandens, eller Høibaadsmandens, Forlov. Hvo det giør, skal have forbrut til alt Skibsfolket tre Lod Sølv, og kommer Baaden noget til, eller og formedelst saadant nogen anden Skade skeer, da stande dennem til Rette derfor, som derpaa have at sige efter Sagens Beskaffenhed.

XXV. Personne ne doit se servir du canot ou de la chaloupe du navire sans la permission du patron, du pilote ou du premier matelot; celui qui s'en sera servi sans cette permission paiera une amende d'une once et demie d'argent répartie entre l'équipage. Lorsque, dans ce cas, le canot sera avarié ou qu'un autre dommage aura été occasioné, celui qui en aura été cause en répondra, selon les circonstances, envers qui de droit (3).

XXVI. Een Skipper, som vil segle uden Rigerne, skal give sit Folk, som betalis for Rejsen, deris fulde Hyre, halfparten paa det Stæd, hvor hand udreeder, eller og baglaster, Skibet, og den anden halve Part, naar hand kommer tilbage igien, og haver losset sit indehavende Gods og Vare; Men de, som fare for Maanets Hyre, skulle betalis som de ere forligte om med Skipperen.

XXVI. Un patron qui veut aller hors des royaumes doit payer aux gens engagés pour le voyage entier la moitié de leurs gages au lieu où il charge ou leste son navire, et l'autre moitié quand il sera de retour après qu'il aura déchargé tous les effets et marchandises. Quant à ceux qui sont engagés pour des gages mensuels, ils seront payés suivant leur convention avec le patron (4).

XXVII. Naar een Skipper vil segle uden Rigerne Vestvert i Europa, da maa hans og Styremandens Føring i det høieste ej være over een Læst: Høibaadsmandens, Skibsskriverens, Tømmermandens og Kokkens, ej heller meere end een half Læst, og de andre Baadsmænds hver een tredie Part af een Læst: Een Drengs half saa meget som een Baadsmands, og nyde samme Føring Fragt-frj, og ikke meere.

XXVII. Quand un patron fait voile hors des royaumes pour un pays de l'Europe à l'ouest, son port franc et celui du pilote ne devront jamais surpasser un laste; celui du premier matelot, du secrétaire, du charpentier et du cuisinier ne doit pas être de plus d'un demi-laste, ni celui d'un matelot de plus d'un tiers de laste. Un serviteur aura la moitié du port franc d'un matelot. Tous ces ports francs seront transportés sans demander aucun fret, mais rien de plus (5).

(1) Cet article reproduit l'article 21 du code de 1561.
(2) Cet article reproduit l'article 13 du code de 1561.
(3) Cet article reproduit l'article 14 du code de 1561.
(4) Cet article reproduit l'article 4 du code de 1561, mais la dernière phrase est une addition.
(5) Cet article reproduit l'article 10 du code de 1561. Voir ci-après la note 1 de la page 308.

XXVIII. Ingen maa sælge sin Føring af Skibet uden med Skipperens Samtykke og Vidskab under samme Førings Fortabelse, halfdeelen til Kongen og halfdeelen til Skipperen; Dog dersom Befragteren samme Føring efter Markets Gang beholde vil, da stande det hannem frit for.

XXVIII. Personne ne doit vendre ce qui compose son port franc, à la sortie du navire, sans le consentement et à l'insu du patron, sous peine de confiscation pour moitié au profit du roi et pour l'autre moitié au profit du patron. Celui qui aura affrété le navire sera libre de garder ces ports francs au prix de la marchandise dans le lieu et au temps où l'on débarque (1).

XXIX. Skipperen skal ej heller være pligtig at svare til nogen Føring, naar Skibet er tilladet, men naar Skipperen begynder at lade, skal hand paaminde hver i Almindelighed derom, og da hver give tilkiende, som vil skibe sin egen Føring, og giøre sig da Rommet til sin egen Føring saa nyttigt, som hand kand; Dog skal ingen Baadsmand forunde sit Rom til nogen anden uden Skipperens Samtykke.

XXIX. Le patron n'est pas obligé d'admettre un port franc après que le navire est chargé; mais quand le chargement commence, il doit en prévenir l'équipage en général, et indiquer à chacun individuellement la quantité qu'il a droit de charger en franchise, alors chacun se servira aussi bien qu'il pourra de la place qui lui est accordée; mais aucun matelot ne peut vendre la place de sa pacotille sans la permission du patron (2).

XXX. Far nogen Baadsmand af Skibet, og giør sig Unyttig udj Drukkenskab, eller udj andre Maader, og bliver derover Lemmelæst, saa hand ikke kand fuldende sin Rejse, den skal give tilbage igien det hand haver opbaaret, og Skipperen hyre een anden udj hans Stæd. Hvad det ydermeere koster, skal af samme Baadsmands Føring betalis.

XXX. Lorsqu'un matelot sorti du navire par suite d'ivresse, d'excès ou autrement, est blessé si gravement qu'il ne puisse continuer sa route, il est obligé de rendre ce qu'il a reçu de salaire : si le patron en engage un autre à sa place, l'excédant de salaire qu'il sera obligé d'accorder sera supporté par la pacotille particulière de l'homme qui a été blessé (3).

XXXI Fanger nogen af Skibsfolkene Skade udj Skibs Arbejd, eller andre Maader udj Skibs Nytte og Gavn, og er dog ikke selv Aarsag dertil, eller og nogen bliver syg paa Rejsen, saa hand ikke kand blive liggendis i Skibet, da skal Skipperen lade den Syge komme i Landet, og bestille hannem Herberge, hvor hand kand paavaris og forsørgis med Lys og Kost til Nødtørftighed efter den Maade, som hand spiser udj Skibet. Bliver hand til Pas, da komme udj Skibet igien, og om hand kommer udj Skibet inden fuldente Rejse, da nyde sin fulde Hyre; Dog er Skipperen ikke pligtig at tøve

XXXI. Si quelqu'un est blessé en travaillant pour le navire, ou ailleurs, ou en étant occupé à l'avantage et à l'utilité du navire, et qu'il n'y ait pas donné occasion par sa faute, ou si quelqu'un devient malade dans le voyage, tellement qu'il ne puisse rester à bord, le patron est tenu de faire transporter le malade à terre, de lui procurer un logis, de lui donner quelqu'un qui le soigne, de lui fournir en outre de la chandelle et de la nourriture selon son besoin, et de la même qualité que celle qu'on donne à bord. Si le malade se rétablit, il doit rentrer sur le navire, et, si c'est avant le terme du voyage, il aura ses gages en entier, mais le patron n'est pas obligé d'attendre quand le navire est prêt. Si le malade meurt pendant que

(1) Cet article reproduit l'article 11 du code de 1561; mais la dernière phrase est empruntée à l'article 5 du titre XIII du recès anséatique de 1614.

(2) Cet article reproduit l'article 12 du code de 1561.

(3) Cet article reproduit l'article 18 du code de 1561, sauf pour la disposition finale, qui est changée.

efter hannem, men segle, naar Skibet er seglreede, og døer hand den Stund Skibet er paa Henrejsen, da skal hans Arvinger have hans halve Hyre og heele Føring imod half Fragtis Erleggelse med hvis andet hannem tilhører; Men er Skibet paa Hiemreisen, da tage hans Arvinger hans heele Hyre og Føring uden nogen Fragtis Betalning, og betale hans Jordefærd, og skal Ovrigheden have Indseende derhos, om den dødis Arvinger ere der ikke tilstæde.

le navire est en route pour aller, ses héritiers auront droit à la moitié de ses gages et à toute sa pacotille en payant la moitié du fret, ainsi qu'à toute autre chose qui lui appartient; mais si ce décès arrive pendant que le navire est à son retour, les héritiers recevront le salaire et le port franc en entier sans payer aucun frais, à la charge d'acquitter les dépenses de funérailles. Les autorités veilleront à la conservation de l'hérédité lorsque les héritiers du défunt ne seront pas présens (1).

XXXII. Haver Skipperen tilladet sit Skib, og formedelst Krig, Søerøvere, Arrest af Landsens, eller Stædets, Ovrighed ikke torde, maatte, eller kunde, fuldgiøre sin Reise, og det bliver hannem tillat at aftakke sit Folk, da er hand ej pligtig videre at betale dennem end fierde Parten af deris Hyre; Men dersom Skipperen udløber udj Søen, og enten mister Segl, Mast, Anker, eller Tov, eller for andre merkelige Aarsager nødis til at løbe tilbage udj Havn igien at oplegge sit Skib, da skal Skibsfolket lade sig nøje med den halve Hyre, om de for Henrejsen alleene ere betingede; Men ere de for Frem- og Tilbage-Rejsen betingede, da med den fierde Part, og ere de i Maanets Hyre betingede, da skal de nyde Betalning for saa lang Tid de have seglet.

XXXII. S'il arrive qu'un patron, après avoir fait son chargement, n'ose, ne veuille ou ne puisse pas effectuer son voyage à cause d'une guerre, de pirates ou d'un embargo mis par le souverain ou le magistrat, et qu'en conséquence il congédie son équipage, il ne devra payer qu'un quart des salaires. Quand le patron est entré en mer, si la perte de ses voiles, de ses mâts, de ses ancres, de ses câbles ou toutes autres raisons considérables, l'obligent de retourner au port et de mettre son navire sur le chantier, les gens de l'équipage doivent se contenter de la moitié de leurs gages, s'ils ont été fixés pour le voyage d'aller, et du quart seulement s'ils ont été fixés pour le voyage d'aller et de retour; ceux qui sont engagés au mois seront payés en raison du temps pendant lequel ils ont été à bord (2).

XXXIII. Vorder een Skipper syg, eller Ueens med sine Reedere, saa at Reederne ville sette een anden Skipper paa Skibet, da skal alt Skibsfolket for den samme Hyre være den ny satte Skipper følgagtigt, ligesom den anden, under Hyrens Fortabelse; Dog, om hand vil segle videre, skal hand give dennem Forbedring. End vil Skipperen sælge Skibet, da ere de ikke pligtige at tiene den ny Skipper længre end efter deris Contract med den første Skipper. Vil og den ny Skipper antage ny Skibsfolk i de

XXXIII. Lorsqu'un patron tombe malade ou que, par l'effet d'une contestation entre lui et ses armateurs ceux-ci veulent mettre un autre patron sur le navire, tout l'équipage doit suivre le nouveau patron pour le prix convenu avec le premier, sous peine d'être privé de tout salaire; mais si le nouveau patron désire allonger le voyage, il doit accorder une augmentation (3). Si un patron vend son navire, les gens de l'équipage ne sont pas obligés de servir le nouveau patron plus longtemps qu'ils n'avoient promis dans leur contrat primitif. Si celui-ci veut engager d'autres gens à la place de l'ancien équipage,

(1) Cet article reproduit, avec quelques modifications, principalement relatives au fret de la pacotille l'article 19 du code de 1561.

(2) Cet article reproduit l'article 22 du code de 1561, avec addition des mots *s'ils ont été fixés*, &c.

(3) Cette partie de notre article reproduit l'article 23 du code de 1561.

gamlis Stæd, da skal den første Skipper betale dem deris fulde Løn, og føre dem til den Stæd, hvor de først seglede fra.

XXXIV. Hvis Reederne befinde raadeligst at affette een Skipper, da skal det skee med samtligis Villie og Samtykke; Men kand de ikke derom eenis, da skal Dommerne kiende, om der er billig Aarsag til hans Affettelse. Haver den affatte Skipper nogen Part i Skibet, da skulle Reederne ham efter gode Mænds Sigelse udløse.

XXXV. Kommer Tvedragt imellem Skipperen og Reederne, at hand ikke længer kand føre deris Skib, eller ogsaa imellem Reederne indbyrdis, udi saa Maader, at een Part vil, at Skibet skal segle, og de andre vil ikke, da skal Skibet derfor ikke blive beliggendis og forsømmis, men den minste Part af Reederne skulle sette det for Penge, ligesom de ville det slippe, eller beholde, og hvem da bliver ved Skibet, skal betale de andre Reedere inden sex Uger derefter uden al Rettergang i alle Maader, og lade det fare uden Forhindring; Men kunde de ikke eens vorde om Skibet, da bør det ikke at blive beliggendis, og maa den største Hob af Reederne udreede Skibet sig til Beste, men paa Skibet stande alle Reederne Eventyr, og de som ikke ville udreede, bør ingen Fragt af Godset at nyde.

XXXVI. Ligger een Skipper seglreede paa sin Vind, da maa ingen forhindre hans Styremand, eller Baadsmand, for Gields Sag, men hvis Gods hand haver udi Skibet, undtagne hans Gang- og Koj-Klæder, skal antvordis af Skipperen og Folket ved soren Eed til den, paaesker, og den anden fuldgiøre sin Rejse, som hand lovet haver.

XXXVII. Kand een Styremand, eller

le premier patron doit leur payer leurs gages en entier et les reconduire au lieu d'où ils sont partis (1).

XXXIV. Lorsque les armateurs jugent à propos de destituer le patron, ils ne peuvent le faire qu'à l'unanimité; en cas de dissentiment, des arbitres décideront s'il y a raison suffisante pour cette destitution. Si le patron destitué a une part dans le navire, les armateurs seront tenus de lui en rembourser la valeur, à dire d'experts (2).

XXXV. S'il survient quelque contestation entre le patron et ses armateurs, de sorte qu'il ne puisse plus continuer de commander leur navire, ou entre les propriétaires, une partie voulant que le navire fasse voile et l'autre s'y refusant, le navire ne doit pas rester au port ni être abandonné, mais la minorité des armateurs doit fixer une somme pour laquelle elle veut ou vendre ou garder le navire. Ceux qui en resteront propriétaires paieront les autres dans l'espace de six semaines sans aucune forme de procès, et laisseront partir le navire sans empêchement. Cependant, si les co-propriétaires ne peuvent s'accorder sur le prix, le navire ne doit pas encore demeurer pour cela dans le port, au contraire, la majorité des armateurs aura droit de l'équiper à son profit; il partira aux risques de tous les propriétaires, sans que ceux qui ont refusé de prendre part à l'entreprise puissent exiger aucun fret (3).

XXXVI. Quand un navire est prêt à mettre à la voile, personne ne peut arrêter ou empêcher de partir un pilote ou un matelot à raison d'une dette, mais tout ce qui appartient à cet homme dans le navire, excepté ses habits de jour et de nuit, doit être délivré par le patron et l'équipage au créancier avec serment qu'ils ne retiennent rien; et le débiteur doit continuer son voyage comme il l'a promis (4).

XXXVII. Si un pilote ou un matelot, de

(1) Le reste de cet article paroît emprunté au chapitre XXIII de la première partie du code suédois de 1667.
(2) Cet article est emprunté au chapitre IX de la troisième partie du code suédois de 1667.
(3) Cet article reproduit l'article 61 du code de 1561.
(4) Cet article reproduit la première partie de l'article 35 du code de 1561.

Baadsmand, af Stæd komme sig selv et Skib at bekoste, og vil det selv føre, da maa hand være qvit, om hand sig end forhyret haver; Dog skal hand skikke een anden udi hans Stæd, eller igiengive Skipperen hvis hand haver opbaaret.

XXXVIII. Ingen Baadsmand maa befate sig med Maatterne, eller Maatteskrave, men Kiøbmændene skulle dennem selv nyde og beholde, om de dennem bekostet have; Derimod skulle Baadsmændene have Primegelt fire Hvider af Læsten der som Skibet lossis.

quelque grade qu'il soit (1), parvient à se procurer un navire qu'il veuille commander en personne, il sera affranchi de son engagement, mais il sera tenu de se faire remplacer par un autre ou de rendre au patron ce qu'il aura touché (2).

XXXVIII. Les matelots ne doivent pas s'approprier les nattes servant à séparer les choses chargées, ni les restes de grains; les négocians qui les ont fournies doivent les garder; mais on donnera aux matelots une prime de quatre huids par laste lorsqu'on déchargera le navire (3).

Cap. II.

Om Fragt, Tilsyn og Regnskab.

I. Ingen Skipper skal være mægtig til at forfragte sit Skib uden med sine Reederis Vidskab og Samtykke, saa fremt de ere saa nærværende, at Skipperen kand forspørge sig med dennem, enten skriftlig, eller muntlig, og hand uden sine Reederis Skade kand opbie Svar. Hvis ikke, da raadføre sig med fornemme Skibsfolk, og ramme sine Reederis Gavn og Beste, som hand agter at svare til, med mindre hand er paa det Stæd, hvor hand udtrykkelig er ved sit Fragtebrev forbunden at følge Factorens Ordre; Og giør haud herimod, da skal det, som hand saaledis giort haver, ingen Magt have, og derforuden skal hand oprette al Skaden, og bøde ti Lod Sølv til Kongen og lige saa meget til Byen, hvor Skibet i Kongens Lande ladis, eller lossis.

II. Naar Contracter oprettis imellem Skippere og Befragtere, da skal det skee

Chapitre II.

Du chargement, du soin qui doit en être pris, et du compte à en rendre.

I. Aucun patron ne peut fréter son navire à l'insu et sans le consentement des armateurs, quand il peut communiquer avec eux personnellement ou par écrit, et quand il peut attendre leur réponse sans préjudice pour eux. Si cela n'est pas possible, il prendra l'avis des principaux du navire et il fera ce qu'il jugera le mieux pour l'intérêt de ses armateurs, suivant la nature des faits et des circonstances, à moins qu'il ne se trouve dans un lieu où, d'après les termes de l'engagement fait avec lui, il est tenu de prendre les ordres d'un fondé de pouvoirs des armateurs. S'il ne se conforme pas à ces dispositions, tout ce qu'il aura fait par excès de pouvoir sera déclaré nul; en outre, il restera responsable du dommage et il paiera une amende de cinq onces d'argent au profit du roi, et la même somme au profit de la ville des états danois dans laquelle il aura chargé ou déchargé (4).

II. Tout contrat intervenu entre le patron et des affréteurs sera rédigé par écrit. Ces

(1) Il y a une controverse sur l'explication du mot Baadsmand. Hedegaard le restreint au contre-maître; Brorson croit qu'on doit l'entendre de tout matelot, et que cette dénomination est applicable à tous les gens de l'équipage. C'est aussi l'expression du traducteur latin, *gubernator vel remex ;* je m'y suis conformé.

(2) Cet article, qui reproduit la partie finale de l'article 35 du code de 1561, est plus directement emprunté au § 1 du chapitre IV de la première partie du code suédois de 1667.

(3) Cet article reproduit l'article 66 du code de 1561.

(4) Cet article reproduit l'article 1.er du code de 1561.

skriftlig, hvilke Contracter kaldis Certepartier, og skal Skipperne derforuden udgive paa alt det Gods, lidet eller stort, til een hver, som noget indskiber, trende lige lydende visse Skrifter, som kaldis Conoscementer.

contrats sont nommés *chartes-parties*. Le patron délivrera encore à chacun de ceux qui auront chargé des marchandises, en grande ou petite quantité, trois lettres de la même teneur appelées *connoissemens* (1).

III. Naar een Skipper haver forfragtet sit Skib, og giort een bestemt Dag imellem sig og Kiøbmanden, da, dersom Skipperen ikke er reede, naar Dagen er kommen efter deris Certeparties og Contractis Lydelse, og Kiøbmanden derover bliver forsømmet, og ikke fik sit Gods i Markedet, stande Skipperen Kiøbmanden derfor til Rette, og bøde hannem sin Skade efter Dannemænds Sigelse, undertagen at Uvejr, Vinterdag, eller anden stor Ulykke og Uformodentlig Tilfald, kunde hannem sin Rejse forhindre. Iligemaade om Skipperen bliver forsømmet af Kiøbmanden, gielde den samme Ret.

III. Quand un patron a frété son navire et qu'il a annoncé le jour de départ aux négocians, s'il n'est pas prêt à mettre à la voile au jour fixé par le contrat et la charte-partie de manière qu'il en résulte un dommage pour le négociant, il est tenu envers celui-ci des dommages-intérêts suivant la décision d'arbitres, à moins cependant que l'empêchement ne soit causé par une tempête ou par l'hiver, ou par un autre accident considérable; les mêmes principes sont applicables au cas où le négociant manque à son engagement (2).

IV. Lader een Skipper sig fragte af een, to, eller fleere Kiøbmænd, til een vis Tid hannem at aflade, og nogen af samme Kiøbmænd ikke i rette Tid skiber sit Gods, saa Skipperen derover opholdis, da bør Skipperen derover ikke opholde sin Rejse, men strax paa tilbørlig Maade protestere imod den udeblivendis, som skal betale den fulde Fragt af det betingede Rom, saa fremt Skipperen, naar hand vil segle, lader tre af hans beste Folk see det fornævnte Rom at være ledigt, og de det lovlig kand vidne; Dog dersom Skipperen kand uden sin Forhindring andet Gods i den Stæd bekomme, da skal den Fragt, som deraf gives, komme Kiøbmanden til Gode igien. Desligeste om een Kiøbmand sit indladte Gods igien vil udskibe, og Skipperen uden sin Rejsis Forsømmelse kunde det udlosse, da skal hand betale Skipperen sin fulde Fragt, uden saa var, at Skipperen uden sin Rejsis

IV. Si un patron fréte son navire, en fixant un terme pour le chargement, à un, deux ou plusieurs chargeurs qui n'envoient pas leurs marchandises pour le temps convenu, de manière que le départ du navire soit retardé, le patron ne doit pas moins partir, mais il doit protester en forme de droit contre les retardataires, qui devront payer le fret entier pour la place louée, si le patron au moment du départ a fait constater par trois des principaux de son équipage que la place louée est vide. Mais si le patron, sans éprouver de retard, peut avoir d'autres marchandises à la place, le fret qui en reviendra tournera au bénéfice des premiers chargeurs. De même, lorsqu'un négociant veut décharger des marchandises, le patron peut l'accorder si cela ne retarde pas son départ, et le fret entier lui sera dû; mais si le patron, toujours sans retarder son départ, peut avoir d'autres marchandises à la place de celles qui ont été déchargées, le fret en reviendra aux premiers chargeurs, qui dédommageront le patron des peines et frais que lui ont

(1) Cet article est emprunté au chapitre I.er de la deuxième partie du code suédois de 1667; on voit par les anciens codes du Nord que pendant longtemps les conventions de ce genre eurent lieu verbalement, notamment dans les états de Danemarck, ainsi que cela résulte du chapitre LIII [LXVIII] du statut de Sleswick.

(2) Cet article reproduit l'article 37 du code de 1561; voir l'article suivant.

Forhindring andet Gods i den Stæd bekom, da skal Kiøbmanden den Fragt derimod nyde, og fornøje Skipperen for sin Umage og Bekostning, for Godsets Ind- og Ud-Skibning. Skulle og samtlige Kiøbmænd deris Gods ville losse, da skal Skipperen nøjis med half Fragt, og Folkene med half Hyre.

occasionés le chargement et le déchargement des marchandises. Si tous les chargeurs veulent décharger leurs marchandises, le patron doit se contenter de la moitié du fret et l'équipage de la moitié de ses gages (1).

V. Kommer een Skipper udj fremmede Lande, og giør der nogen Handel, være sig Kiøb, Sal, Fragt, eller hvad anden Handel der nævnis kand, og haver med Brev og Segl derudj forpligtet sine Reedere, som hiemme ere, at skulle svare og undgielde, da ere de ikke pligtige det at holde udj nogen Maader, fordj een Skepper er ikke Reedernis Gods mægtig meer, end hand haver under Hænderne, som er det nærværendis Skib og Gods, som hand haver med at fare; Men haver nogen kiøbt, solt, eller handlet med Skipperen, den maa efterkomme sin Skade hos Skibet og ikke hos Reederne, uden at samme Reedere befatte sig med samme Kiøbmands Gods.

V. Si un patron arrivé en pays étranger y fait le commerce en achetant, vendant ou expédiant des marchandises, et oblige par écrit les armateurs absens, ceux-ci ne seront pas engagés, car les patrons ne doivent pas disposer des biens des armateurs qui ne leur sont pas confiés, comme le sont le navire et son chargement. Celui qui aura fait avec le patron un négoce en achetant ou en vendant aura seulement son recours contre lui; les armateurs ne seront personnellement responsables que lorsqu'ils auront disposé des marchandises achetées (2).

VI. Haver een Skipper tilsagt Kiøbmanden at ville føre hans Gods udj Markedet, og befaler hannem at føre det til Prammen, og Skipperen sender det op igien, og lader det ligge, da skal Skipperen være pligtig at betale Kiøbmanden det Gods, ligesom det kunde gielde i Markedet, naar hand kommer over, og korte hannem sin Fragt udj Betalningen.

VI. Lorsqu'un patron a promis à un négociant de porter ses marchandises à un marché et lui a indiqué de les envoyer au lieu de chargement, si ce patron les renvoie ou s'il les laisse sur le port, il doit payer à l'affréteur le prix que ces marchandises vaudront dans le lieu de destination, après en avoir déduit le fret (3).

VII. Befragter mand Skib af nogen at ville selv lade føre til een bestemt Tid og vis Stæd, og samme Skib tilkommer nogen Ulykke foruden hans Forsømmelse, som det fragtet haver, da svare den ikke dertil; Men bruger hand det imod Contracten over den forsagte Tid, eller paa andre Stæder, foruden hans Villie, som Skibet tilhører, da oprette hand den anden sin Skade efter

VII. Lorsqu'une personne affréte pour un certain temps et une certaine destination un navire qu'elle-même veut faire conduire, si pendant ce voyage le navire périt par accident sans négligence de la part de l'affréteur, il n'en sera point responsable; mais si l'affréteur fait usage du navire au-delà du temps convenu ou pour une autre destination sans le consentement du fréteur, il sera tenu de payer le dommage selon la décision

(1) Cet article développe le principe contenu dans l'article 45 du code de 1561.
(2) Cet article reproduit l'article 46 du code de 1561.
(3) Cet article reproduit l'article 47 du code de 1561.

Søefarne Mænds Sigelse, undtagen at hand arresteris paa samme sin Reise, som hand ikke er selv Aarsag til, eller bliver nødt til anden Seglatz imod sin Villie, hvilket hand bør at giøre beviisligt med nøjagtig Vidnisbyrd.

de navigateurs, sauf le cas où le navire auroit été frappé d'embargo dans son voyage, sans que l'affréteur en fût la cause, ou s'il a été contraint d'aller vers une autre destination, pourvu que cette circonstance soit prouvée par des témoins irrécusables (1).

VIII. Om een Skipper fragter sit Skib forgrebs til nogen, da bør hand af sin Befragters Gods at indtage saa meget, som hand beqvemmeligen føre kand, og hverken for sig selv, eller nogen anden, imod Befragterens Villie noget at indskibe. Handler Skipperen herimod, da bør hand at erstate Befragteren al sin erlidte Skade.

VIII. Si un patron frète son navire entier à quelqu'un, il doit charger toutes les marchandises de l'affréteur jusqu'à concurrence de ce que pourra porter le navire, mais il ne chargera rien à son profit ou à celui d'un autre sans la volonté de l'affréteur. En cas de contravention, le patron est responsable envers l'affréteur de tout dommage (2).

IX. Een hver Scipper skal have god Agt, og ikke selv overlade Skibet formedelst Gierighed. Dersom det befindis, skal hand have forbrut af sine egne Penge fyrretyve Lod Sølv til Kongen, og fyrretyve Lod Sølv til Byen, og derforuden bøde Skaden.

IX. Chaque patron doit bien prendre soin de son navire et ne doit pas le surcharger par un amour excessif du gain, sous peine d'une amende de vingt onces d'argent envers le roi et d'autant envers la ville; en outre, il sera responsable de tout le dommage (3).

X. Hver Skipper skal have flittig Opseende paa Kiøbmands Gods baade med Indskibning, naar det er hannem ved Skibet leveret, saa og, naar det er kommet i Skibet, med Stubning og Garnering og alt andet. Dersom Kiøbmanden fanger Skade, eller hans Gods bliver forminsket af Skipperen, eller hans Folk, da skal Skipperen det oprette af sine egne Penge, og betale Kiøbmanden hans Skade, efter som Godset i Markedet kunde sælgis, og Kiøbmanden derimod betaler Reederne deris fulde Fragt; Men dersom samme Gods bliver forlækket, eller fordærvet, uden Skipperens, eller hans Folkis, Forsømmelse, da, naar Skibet kommer did, som det skal lossis, og klapper Kiøbmanden trende gange paa Fadet, som er Vin og andre lækkende Vare udj, og befaler at udhitze, da give hand Skipperen sin fulde Fragt, eller og lade

X. Aussitôt que les marchandises auront été délivrées au patron, il en surveillera le chargement; quand elles seront hissées à bord, il veillera à ce qu'elles soient bien arrimées et couvertes. Si le négociant éprouve une perte ou si les marchandises sont avariées par la faute du patron ou de son équipage, c'est au patron de réparer ce dommage, de ses propres deniers, suivant le prix que les marchandises pourront avoir eu au lieu de destination, et le négociant paiera aux armateurs le fret entier. Mais si les marchandises sont endommagées sans la négligence du patron ou de son équipage, le négociant, lorsque le navire sera parvenu au port de décharge, peut frapper trois fois sur chaque barrique dans laquelle il y a du vin ou d'autres liquides, et a le choix de demander qu'elles soient déchargées en payant le fret entier, ou d'abandonner les barriques au patron pour leur fret. Si le négociant néglige cette précaution, le dommage sera à son propre

(1) Cet article reproduit, avec quelques additions, l'article 38 du code de 1561.
(2) Cet article reproduit le fond de l'article 41 du code de 1561, mais il en modifie les dispositions.
(3) Cet article reproduit l'article 42 du code de 1561, en y ajoutant la dernière phrase.

Skipperen beholde samme Fad for Fragten. Forsømmer Kiøbmanden saaledis at see sig for, da have Skade for Hiemgield. Ere og Skibsfolkene i noget deslige Aarsag, da have Skipperen derfor til dem sin Tiltale.

XI. Naar noget Skib i nogen Havn her i Rigerne indkommer med Styretgods, som ved Tøndemaal sælgis, deraf skal Skipperen ikke losse noget uden men Tønder, som ere ret brænte og merkede, saa vel Folkenis Føring som Reedernis Part, og det skal skee udj Stads-maalernis Nærværelse, og skal den, som Godset annammer, give Maalerne til Løn af hver Tønde, som paa hvert Stæd forordnet er. Hvilken Skipper herimod giør, have dermed forbrut tj Lod Sølv til Kongen og tj Lod Sølv til Byen. Een hver Skipper skal have flittig Agt paa, at Styrtegods, helst Korn, eller andet, som det behøver, jevnlig undervejs bliver kastet, saa det ikke bliver muet, eller fordærvet.

XII. Ingen Skipper skal have Magt til at sælge sit Skib enten uden- eller inden- Lands uden med sine Medreederis Vidskab og Samtykke, og derpaa skal hand have deris skriftlig Fuldmagt, om de ville det afhænde, paa det at Skipperen kand give dennem, som kiøbe ville, een tilbørlig Forvaring. Om herimod handlis, skal det Kiøb ingen Magt have, om der vorder paaklaget, og Skipperen skal have forbrut et hundred Lod Sølv til Kongen, og derforuden stande sine Reedere til Rette; Men skeede det saa, at samme Skib fik nogen merkelig Brøst og Skade paa sin Rejse, og Skipperen det derfor ville afhænde, da maa hand dertil Magt have; Dog skal hand det bevidne med fire af de beste Mænd i Skibet, om der var skiellig Aarsag til, eller ikke.

XIII. Ingen Skipper maa sælge, eller give noget bort, eller selv beholde af Skibs-

compte. Lorsque les matelots auront causé le dommage, le patron aura son recours sur eux (1).

XI. Si un navire aborde dans un port de notre domination, chargé de marchandises confondues, que l'on vend en les mesurant avec des tonneaux, le patron ne peut décharger ni la pacotille de l'équipage, ni les marchandises des armateurs, qu'en faisant usage de tonneaux marqués selon les lois. Tout cela se fera en présence des mesureurs de la ville. Celui qui reçoit les marchandises paiera au mesureur, pour chaque tonneau, ce qui est réglé par les usages de la ville. Le patron doit payer, en cas de contravention, cinq onces d'argent au roi et autant à la ville (2). Le patron doit avoir soin que les marchandises confondues, surtout le blé et les autres marchandises semblables, soient souvent remuées pendant le voyage pour qu'elles ne pourrissent ni ne se gâtent (3).

XII. Aucun patron n'est autorisé à vendre son navire, ni dans le pays, ni hors du pays, à l'insu des autres armateurs, et si ces derniers consentent à la vente, il faut qu'il soit fondé de leurs pouvoirs écrits afin de pouvoir donner sûreté à l'acheteur, faute de quoi la vente sera nulle. En cas de plainte, le patron est passible d'une amende de cinquante onces d'argent envers le roi, et en outre il est responsable envers les armateurs; mais s'il arrivoit que le navire fût endommagé considérablement pendant le voyage, et que par cette cause le patron voulût en faire la vente, il en a le droit, pourvu qu'il prouve la nécessité par le serment de quatre des principaux hommes de l'équipage (4).

XIII. Il est défendu au patron de vendre, de donner ou de s'approprier une partie des

(1) Cet article reproduit, avec quelques additions, l'article 39 du code de 1561.
(2) Cette partie de notre article reproduit l'article 48 du code de 1561.
(3) Ce reste de l'article est emprunté à l'article 48 [45, 46 et 47] de la compilation de Wisby.
(4) Cet article reproduit l'article 43 du code de 1561.

redskab, Fætalie og andet hvad Skibet tilhører, med mindre hand efter fuldente Rejse derfor tillige med alt andet beholdet giør rigtig Regnskab. Hvo anderledis giør, skal straffis derfor som for andet Tyverj.

apparaux du navire, des victuailles ou d'autres choses appartenant au navire sans en tenir compte; la contravention à cette disposition sera punie comme vol (1).

XIV. Hvis nogen af Reederne vil sælge sin Part i Skibet, da skal hand den først tilbyde sine Medreedere, om de ville give derfor saa meget som een anden; Ti da ere de nærmest til at beholde det. Giør hand det ikke, men sælger der til een fremmet, da have de samtlige Magt til at indløse Skibet hos den det kiøbt haver for den Priis efter gode Mænds Sigelse.

XIV. Si quelqu'un des armateurs veut vendre sa part indivise dans le navire, il doit l'offrir d'abord à ses co-actionnaires pour la somme qu'un autre veut en donner, car ils ont le droit de préférence. Si quelqu'un, sans avoir fait cela, vend sa part à un étranger, les co-propriétaires auront le droit de la racheter, en payant à l'acheteur un prix déterminé à dire d'experts (2).

XV. Hender det sig, at et Skib ligger længe paa Rejsen, og fattis Fætalie, eller andet til Skibs Nytte og Behov, og Skipperen haver ikke Penge at kiøbe for, eller i Tide paa Verel paa sine Reedere bekomme kand, da maa hand sælge af Kiøbmands Godset, saa meget, som hand dertil Behov haver, og ikke meere, og Skipperen skal betale det for lige Værd, som det andet bliver solt for udj Markedet, og korte Kiøbmanden hans Fragt udj Betalningen.

XV. S'il arrive qu'un navire se trouve longtemps en route et qu'il manque de vivres ou d'autres choses nécessaires, le patron, quand il n'a pas d'argent pour en acheter et quand il ne peut pas s'en procurer en tirant sur ses armateurs des lettres de change, peut vendre les marchandises jusqu'à concurrence de son besoin, mais pas au-delà; le patron doit payer ces marchandises au même prix que le reste sera vendu au lieu de destination et le compenser avec le fret qui lui sera dû (3).

XVI. Dersom saa skeer, at nogen Skipper er længe paa sin Rejse, og hand bliver forkortet paa Fætalie, da skal hand med Styremandens, Høibaadsmandens og Skriverens Raad quartere og uddeele imellem alt Skibsfolket efter Tidens Lejlighed.

XVI. S'il arrive qu'un patron se trouve longtemps en voyage et qu'il n'ait pas assez de vivres, il consultera son pilote, le premier matelot et le secrétaire pour faire, d'après leur avis, une réduction à tout l'équipage selon le temps et les circonstances (4).

XVII. Bliver Kiøbmandens Gods fordærvet udj Skibet, at Overløbet er ikke digtet og forvaret, som det sig bør, da skal Skipperen dertil svare og bedre Skaden, men kommer det fra under op, da skal det gaa over Skib og Gods, saa fremt Skibet, da det udseglede, vel var forvaret, og un-

XVII. Quand les marchandises sont avariées dans le navire, parce que le pont n'étoit ni bien fermé ni suffisamment garni, le patron est responsable du dommage et doit indemniser les chargeurs; mais si le dommage est causé par l'eau qui s'introduit par le bas du navire, le dommage sera réparti entre le navire et les marchandises, pourvu

(1) Cet article reproduit l'article 44 du code de 1561.

(2) Cet article paroît emprunté au chapitre v de la troisième partie du code suédois de 1667; mais depuis longtemps ces règles étoient suivies dans les états qui faisoient partie du Danemarck, ainsi qu'on le voit par le chapitre XVIII du livre VIII du code norvégien de 1274, page 25 ci-dessus, et par le chapitre II de la section VIII du *Grágás*, page 62 ci-dessus.

(3) Cet article reproduit l'article 59 du code de 1561, avec de légères additions.

(4) Cet article reproduit l'article 67 du code de 1561.

derveis er blevet læk, og da af Skipperen og Folkene ingen Forsømmelse med Pumpen tagen.

XVIII. Hver Skipper er skyldig at holde gode sterke Kordeler og Vindtakel udj sit Skib, at ind- og ud- sette Kiøbmands Gods med. Bryster Vindtakelet og Godset faar Skade, da svare Skipperen alleene til den Skade; Men slipper Godset af Taklet formedelst Baadsmændene det ikke vel have belagt, da betale Baadsmændene den Skade.

XIX. Alle Skippere, eller Styremænd, skulle, helst paa de Rejser, som ikke ere imellem Provincierne i et Rige, holde rigtige Journaler paa hvad Vinden hver Dag og Tid har været, saa og hvorledis Rejsen gaar for sig, hvorvit den hver Dag fortsettis, og naar de komme i Havn, og hvorlænge de der maa opholde sig, og hvad Vinden hver Dag blæser, samt rigtig antegnis, naar og til hvem de nogle af Varene sælge, paa det Reederne og Kiøbmændene kunde ved Skibets lykkelig Hiemkonst faa af samme Bøger fuldkommen Underretning om hvis paa Rejsen passeret er.

XX. Saa snart een Skipper haver opbaaret sin Fragt og hvis andet hans Reedere tilkommer, da giøre dennem god Reede og Regnskab uden al Forhalning udj alle Maader. Dersom det anderledis bliver befundet end som ret er, da skal det straffis lige ved anden Utroeskab. Til samme sine Reederis Fornøjelighed og Regnskabernis bedre Forklaring, skal hand fremvise sin Bog, hvorudj een hvers Navn ved Dag og Datum, som noget indskibet haver, skal være indført, saa og rigtig Tal og Merke paa alle Pakker, Fade og Tønder, med Forklaring hvad derudj er angivet at skulle være,

qu'il soit reconnu que le navire étoit bien calfaté à son départ, qu'il n'a reçu les avaries que pendant le voyage, et que l'équipage n'a pas négligé de pomper (1).

XVIII. Chaque patron est obligé d'avoir dans son navire de bons cordages pour le chargement et le déchargement des marchandises; s'ils se rompent et si les marchandises sont endommagées, le patron répondra seul du dommage. Mais si les marchandises échappent des cordages parce que les matelots ne les ont pas bien attachées, la réparation sera faite aux dépens de ces derniers (2).

XIX. Tout patron ou pilote, surtout lorsqu'il voyage hors du royaume, doit tenir un journal où il consignera l'indication des vents qui auront soufflé chaque jour et à chaque partie du jour; la direction du voyage; combien il a avancé chaque jour; quand il est arrivé dans un port; combien de temps il y est resté; les vents qui y ont soufflé chaque jour. Il y écrira aussi exactement où et à qui il a vendu ses marchandises, afin que les armateurs, après le voyage heureusement fini, trouvent dans ce journal les moyens de s'instruire de ce qui s'est passé pendant le voyage (3).

XX. Quand le patron aura touché le fret et ce qui appartient d'ailleurs à ses armateurs, il doit en rendre bon compte sans en rien retenir; s'il est reconnu que le compte n'est pas exact, le patron sera puni comme coupable de soustraction (4). Pour satisfaire les armateurs et pour mieux prouver la régularité de son compte, le patron leur présentera son livre, où le nom de chaque chargeur et la date du chargement doivent être inscrits, aussi bien que le nombre et la marque de toutes les balles, futailles et tonneaux avec indication du contenu suivant les déclarations. En outre, il accompagnera son compte des pièces justificatives de toutes les dépenses et frais qu'il aura faits pour le navire,

(1) Cet article reproduit, sauf la partie finale, l'article 53 du code de 1561.

(2) Cet article reproduit l'article 54 du code de 1561.

(3) Il existe une ressemblance si littérale entre cet article et l'article 10 du titre I.er du livre II de l'ordonnance française de 1681, que je crois qu'il y a été emprunté, d'autant plus qu'on ne trouve rien de semblable dans les recès anséatiques et dans le code suédois de 1667; voir l'article suivant.

(4) Cet alinéa reproduit l'article 40 du code de 1561.

og derforuden skal hand have ved sine Regnskaber rigtig Beviis paa alle hans Udgifter og Omkostninger, som ere giorte til Skibs Nytte, og efter rigtig Slutning tilstille een hver af sine Reedere hvad ham med Rette tilkommer. Skulle og Skipperen ved falsk angivende paa Toldstæder, eller ved nogen Ulovlig Havns Besøgelse, Skibs og Godsis andenstæds Indførelse, eller Indskibelse, end i rette almindelige lovlige Havner, hvor Kongens Fogder, Toldere, eller Zisemestere, ere forordnede, eller i andre Maader, foraarsage Skibs og Godsis Confiscation, da svare Skipperen til al den Skade, som nogen derover tilføjis.

et, après avoir rendu ce compte, il paiera à chaque armateur ce qui doit lui revenir (1). Si un patron donne lieu à la confiscation du navire et des marchandises en faisant une déclaration fausse aux douanes, en fréquentant des ports défendus, en dirigeant le navire et les marchandises autre part que dans un port où il y a des avoyers du roi et des préposés des douanes, ou s'il commet toute autre fraude, il répondra de tout le dommage qu'il aura causé (2).

XXI. Hvis nogen Skipper skulle selv, eller ved sine Folk, lade kaste sin Baglast paa forbudne Stæder, og nogen Skade, eller Udgift, derudover kommer, da svare Skipperen alleene dertil.

XXI. Aucun patron ne devra déposer son lest dans des lieux défendus, ni l'y laisser déposer par ses gens. Tout dommage et tous frais causés par une contravention de cette sorte seront supportés par le patron seul (3).

XXII. Een hver Skipper og Officerer skal alvorlig Indseende have, at alting inden Borde christelig, ærlig og fredsommelig tilgaar, og ingenlunde tillade, at nogen sværer, bander, eller ypper nogen Trette, eller Tvedragt, eller at den eene begægner den anden med nogen Usømmelig Ord, eller Gierning. Skulle saadant af nogen skee, da skal Skipperen med nogle af de beste Skibsfolk Magt have strax efter deris Tykke at sette dem i Straf. Er og sagen af stor Vigtighed, da anholdis den Skyldige til de hiemkomme, og da gaais derom efter Lands Lov og Ret. Alle de Bøder, som efter denne Søeret skal udgivis, skal rigtig og uden nogens Imodsigelse af den Skyldige betalis, eller og, om hans Gods, som inden Borde er, ikke kand tilstrekke, da af hans Løn saa meget indholdis, og enten i een Sparebysse bevaris, eller og af Skipperen til Bogs føris, og de Fattigis Part deris Forstandere, naar Rejsen er endt, tilstillis

XXII. Le patron et les officiers doivent veiller attentivement à ce que toutes les personnes à bord se conduisent comme chrétiens, paisiblement et honnêtement : personne ne doit se permettre de prononcer des juremens ou des imprécations, ni exciter des disputes ou des querelles, ni se servir de mots, ni commettre des actions malhonnêtes envers un autre. Si quelqu'un se rend coupable de tels désordres, le patron pourra le punir sur-le-champ, d'après l'avis des principaux de l'équipage. Si le délit est d'une grande importance, il gardera le criminel jusqu'au lieu du retour, où il sera puni selon les lois et usages du pays. Toutes les amendes prononcées par la présente loi doivent être payées par le délinquant sans retard et sans que personne s'y puisse opposer. Si les biens que le délinquant a à bord n'y suffisent pas, on déduira l'amende sur le montant de ses gages et on mettra cette somme dans une boîte d'épargne, ou bien le patron la portera en recette sur son livre, et, le voyage terminé, il délivrera la part des pauvres à leur procureur contre une quittance valide. Le patron

(1) Cette partie a dû être empruntée au chapitre III de la III.e partie du code suédois de 1667.
(2) La fin de cet article a quelque analogie avec l'article 72 du code de 1561.
(3) Cet article paroît emprunté au chapitre XXIV, § 3, de la I.re partie du code suédois de 1667.

imod tilbørlig Qvittantz. Forsømmer nogen Skipper det, da skal hand selv betale dobbelt saa meget.

Cap. III.

Om Ulykkelige Hendelser, Averie og Lodsmænd.

I. Bliver nogen Skipper skibbruden, da skal hand være forpligtet med Skibsfolket at bierge Skibet, Godset og Skibsredskabet, og annamme af Kiøbmændene derfor een reedelig Biergeløn efter gode Mænds Sigelse, og skal Befragteren betale Skipperen hans Fragt af det biergede Gods, og Skipperen Baadsmændene deris Hyre, efter som Seglatzen er lang til, og Dannemænd kunde kiende ret at være, og dersom nogen forrykker, eller underslaar, noget af samme skibbrudet Gods, den skal straffis ligesom for andet Tyverj, og hvilken Baadsmand, som ikke vil hielpe at bierge Skib, Gods og Skibsredskab, hand skal miste sin Føring og Hyre med hvis hand tilforn haver opbaaret og holdis siden for een Uærlig Mand iblant andre gode Søefarende Folk.

II. Skulle nogen optænde om Nattetide nogen Ild, eller oprette noget Tegn paa Klipper, eller andenstæds ved Strandsiden, til at forføre den seglendis, og bringe ham til Ulykke, eller i Fare, da hvo saadant lovlig overbevisis, skal straffis paa sit Liv.

III. Komme tvende Skibe seglende, og kunde ikke undvige hver anden, men fange begge Skade, da skulle begge Skipperne med deris Folk svære, at det skeede af Uraad, og ikke med Villie, og da gielde begge Skipperne Skaden, half om half, hvad heller det skeer om Dagen, eller om Natten.

qui aura négligé ces choses paiera le double, de ses propres fonds (1).

Chapitre III.

Des accidens maritimes, de la contribution, et des pilotes-locmans.

I. En cas de naufrage, le patron et les gens de l'équipage sont obligés de sauver le navire, les apparaux ainsi que les marchandises; il leur sera payé un salaire d'après l'avis de personnes recommandables. De leur côté, les chargeurs sont obligés de payer au patron le fret des marchandises sauvées, et celui-ci paiera les gages de l'équipage en proportion de la route effectuée et suivant l'avis de personnes recommandables. Celui qui prend ou soustrait des effets sauvés doit être puni comme voleur. Le matelot qui ne veut pas aider à sauver le navire, les marchandises et les apparaux du navire, perdra son port-franc, ses gages, même l'à-compte qu'il auroit reçu; et il doit être regardé comme malhonnête homme par les autres bons matelots (2).

II. Si quelqu'un allume pendant la nuit un feu ou établit quelque autre signal sur un rocher, près du chenal, pour détourner les navires de leur route et pour les faire perdre ou leur faire éprouver des accidens, le malfaiteur légalement convaincu sera puni de mort (3).

III. Si deux navires allant à voiles ne peuvent éviter de se heurter et sont endommagés tous les deux, les patrons et leurs équipages devront prêter serment que l'accident est arrivé sans leur volonté. Alors le dommage sera supporté par les deux navires d'une manière égale, soit que l'accident ait eu lieu en plein jour, soit qu'il ait eu lieu la nuit (4).

(1) Cet article paroît emprunté au chapitre XXII de la 1.re partie du code suédois de 1667.

(2) Cet article reproduit l'article 24 du code de 1561.

(3) Cet article paroît emprunté au chapitre VI de la V.e partie du code suédois de 1667, qui lui-même l'avoit emprunté au droit romain.

(4) Cet article reproduit l'article 55 du code de 1561.

IV. Ligger et Skib udi Havn, eller paa Reed, og et andet kommer seglendis, og løber det udi Grund, som ligger for Anker, eller fast fortøvet, eller giør Skade udi anden Maade, da skal den Skipper, som Skaden haver giort, betale al Skaden af sine egne Penge, saa vit hans Gods kand tilstrekke, om det skeer for hans Forsømmelse og onde Forsyn. Er hand ikke formuendis at betale, da gielde Skibet Skaden; Dog ikke Kiøbmands Godset det at undgielde; Men faar den seglendis selv skade, da have Skade for Hiemgield; Men skeer Skaden af Nøds Sag, da skal den bedris af begge Skibene efter gode Mænds Tykke, som skielligt kand være.

IV. Lorsqu'un patron se trouvant à la rade ou dans le port, un navire arrive à voiles et fait échouer celui qui a jeté l'ancre ou qui étoit bien amarré, ou lui cause quelque autre dommage, le patron qui l'a occasioné doit le réparer de ses propres deniers jusqu'à concurrence de ses biens, si l'accident a été causé par sa négligence ou par son imprudence. S'il ne peut pas payer, le navire est responsable, mais non les marchandises. Lorsque celui qui est à voiles est endommagé lui-même, il doit supporter son propre dommage. Si au contraire l'accident a été causé par une force majeure, le dommage doit être payé par les deux navires selon la décision d'arbitres (1).

V. Bliver noget Skib løst, at Anker, eller Kabel, bryster enten udi Storm, eller anden Ulykke, og driver et andet Skib om Borde, som ligger fast for sit Anker, og faa begge Skade, og Skipperen derudi findis Uskyldig, da skal den Skade besigtis af Søefarende Mænd, og betalis af begge Skibene efter deris gode Tykke og Forstand; Men fanger det Skib alleene Skade, som driver paa det andet, da skal det Skib, som ligger for Anker, det ikke undgielde i nogen Maade.

V. Si un navire se détache et si les ancres ou les câbles se rompent, par l'effet d'une tempête ou de quelque autre malheur, et qu'il soit lancé contre un autre navire qui a jeté l'ancre, de sorte que tous les deux soient endommagés, sans qu'on puisse prouver que c'est par la faute du patron, une inspection du dommage doit être faite par des experts, et la décision d'arbitres doit fixer la somme à payer par les deux navires. Si le navire détaché est endommagé seul, celui qui étoit à l'ancre ne doit point contribuer à la perte (2).

VI. Ligger Skib for Anker, og bliver noget andet Skib drivendis af Storm og Uvejers Vold, og et, eller fleere, som ligger udi det drivendis Farvand, bliver var, at Skaden er forventendis, og nogen slipper Tov og Anker, paa det større Skade maa forrekommis, som det eene Skib kunde bekomme af det andet, da skal Tov og Anker regnis og betalis imellem det drivendis Skib, og de andre, som slippe deris Anker efter Søefarne Mænds Sigelse.

VI. Lorsqu'un navire est sur son ancre et qu'un autre est agité dans la mer par une tempête, celui ou ceux qui sont exposés à être heurtés par le navire qui flotte peuvent, par prévoyance, couper les câbles et l'ancre pour éviter un dommage plus grand que l'autre pourroit leur occasioner; alors la moitié du prix des câbles et des ancres sera payée par le navire qui étoit exposé à la violence des flots, et l'autre par le navire qui a coupé ses ancres, suivant l'estimation d'experts (3).

VII. Ligge nogle Skibe hver anden nær, og det eene laa saa nær Grunden, eller for anden Aarsag ej kunde vige, og der er Fare

VII. Lorsque plusieurs navires sont ancrés très-près l'un de l'autre, et lorsque l'un d'entr'eux ne peut pas s'éloigner, parce

(1) Cet article reproduit l'article 56 du code de 1561.
(2) Cet article reproduit la première partie de l'article 57 du code de 1561.
(3) Cet article reproduit la seconde partie de l'article 57 du code de 1561.

hos, at de hver andre maatte beskadige, da skal den, som ligger nær ved Grunden og ej kand vige, begære af den anden, som kand vige, sit Anker at løfte, Skade at forrekomme, og dersom hand det ej vil giøre, skal hand selv det maa giøre; Men forbyder den anden det, eller derudj giør Forhindring, og derover nogen Skade skeer, skal den, som kunde vige, det betale.

VIII. Kommer noget Skib til Skade paa et andet Skibs Anker, som ligger foruden Boje, da skal det Skib, som ingen Boje haver, betale den andens Skade alsammen, uden saa er, at Bojelinen er brusten, siden Ankeret blev udkast, og Skipperen selv fierde af de beste Mænd udj Skibet vil holde ved deris Eed, at der var Boje paa samme Anker, den Tid hand lod det sist falde: Sammeledis, at hand ikke viste andet, end der var Boje paa, den Tid Skaden skeede, og da gielde baade Skibene Skaden, half om half, Kiøbmandsgods undtaget.

IX. De Skibe, som ligge for Anker i aabet Farvand, eller segle om Efterhøst, naar mørke Nætter ere, skal for al befrygtendis Fare at forrekomme forsyne sig med Lygter; Dog hermed ikke meent de smaa Fartøj, som saadanne Lygter ikke beqvemmeligen kand føre.

X. Kommer et Skib, som er ladet med Kiøbmands Gods udj Storm, eller anden Nød, saa at Skipperen maa lade kaste af Godset, eller Mast, Kabel, eller Anker-Tov, hugge, eller landløbe med Skibet, paa det hand kand redde sit Liv, Skib og Gods, da skal Skipperen først raadføre sig herom med Kiøbmanden, eller hans Fuldmægtig, om nogen af dem er tilstæde. Ville de ikke samtykke, og Skipperen eragter det dog nødigt, da skal hand følge de fleerste og beste af Skibsfolkenis Meening, som siden, naar

qu'il est près du fond ou pour toute autre cause, et qu'il y a lieu de craindre qu'ils ne s'abordent, celui qui est près du fond et qui ne peut s'éloigner doit sommer l'autre de lever ses ancres pour prévenir un accident, et si celui-ci refuse de le faire, le premier pourra le faire malgré l'autre. Si ce dernier s'y oppose et l'empêche, il répondra de tout le dommage qui en résultera (1).

VIII. Si un navire est endommagé par l'ancre d'un autre qui n'avoit pas de bouée, tout le dommage doit être payé par ce dernier, à moins que la bouée n'ait été détachée depuis que l'ancre avoit été jetée, et que le patron ainsi que trois des principaux de l'équipage n'affirment sur leur honneur qu'il y avoit une bouée sur l'ancre lorsqu'on l'a jetée en dernier lieu, et qu'ils ignoroient, au moment de l'accident, que cette bouée eût été enlevée; dans ce cas, les deux navires doivent payer le dommage par moitié, mais les marchandises n'y contribueront pas (2).

IX. Les navires qui sont ancrés dans un chenal ouvert ou qui font voiles pendant l'automne, quand les nuits sont très-obscures, doivent porter des fanaux pour prévenir tout danger; sont exceptés les petits bateaux qui ne peuvent facilement porter des fanaux (3).

X. Quand un navire chargé de marchandises est surpris par une tempête ou d'autres périls, et que le patron est forcé de jeter des marchandises ou de couper le mât, les cordages et les câbles, ou de faire échouer le navire pour sauver la vie des personnes, le navire et les marchandises, le patron doit d'abord consulter les chargeurs ou leurs fondés de pouvoirs, s'il y en a de présens. Si ceux-ci n'y veulent pas consentir et si le patron croit néanmoins devoir faire jet, il suivra l'avis des principaux et de la majorité de l'équipage, qui, après que le navire aura pris terre, affirmeront par serment qu'on

(1) Cet article est emprunté au § 4 du chapitre VIII de la V.e partie du code suédois de 1667.
(2) Cet article reproduit l'article 58 du code de 1561.
(3) Cet article reproduit le fond de l'article 64 du code de 1561.

de til Lands komme, skal det ved Eed forklare, at det er skeet at redde Liv, Skib og Gods. Fornemmelig skal Skipperen vel i Agt tage, at det tungiste Gods og minst af Priis, saa vit muelig er, først kastis, og skal Skipperen sette Skibet paa Penge, ligesom hand det selv ville beholde, og raader da Befragteren, om hand det derfor vil antage, eller lade Skipperen det beholde, hvorpaa dog Befragteren skal inden fire og tyve Timers Forløb sig erklære.

XI. Dernæst skal alle de udkastede saa vel som de beholdne Vare taxeris efter Markets Gang, hvor de beholdne sælgis, og skal siden al den Skade, som Skib og Gods i bemælte Tilfælde, eller ved Kastningen, eller Afhuggen af Mast, eller Redskab, er tilføjet, tilregnis alle Interesserede, hvilket kaldis Averie, saa at Skaden deelis baade paa det heele Skib, saa og paa alt det beholdet Gods saa vel som paa Fragten, som skulle givis af alt det inskibede Gods, baade det beholte saa og det udkastede, og er ingen Skipper pligtig at lade følge nogen sit Gods, før end hand har betalt sin Part af Averie, eller stillet derfor nøjagtig Borgen. Skibsfolkenis Føring skal ikke herudj beregnis, ej heller nogen Averie givis af Bodmerie-Penge.

XII. I Beregningen skal det Gods, som bliver udkastet, alleeniste anseis, saa vit Skipperen har Conoscementer og Fragtbreve paa, og intet videre, med mindre Skipperen lovlig og nøjagtig beviser, at meere og andet Gods haver været i Skibe-rommet.

XIII. Dersom og noget Gods formedelst Kastning blev fordærvet, eller af Søen udspylt ved Kastningen, den Skade agtis og for Averie; Men hvis foruden saadan Til-

a jeté, pour sauver la vie des personnes, le navire et les marchandises. Le patron doit surtout avoir soin, autant que possible, de jeter, les premières, les marchandises les plus lourdes et de moindre valeur. Le patron doit ensuite estimer son navire en argent au prix pour lequel il veut le garder lui-même; les affréteurs verront alors s'ils veulent le garder pour ce prix, ou s'ils veulent le laisser au patron, mais ils devront faire cette déclaration dans les vingt-quatre heures (1).

XI. Dans le cas ci-dessus, les marchandises jetées et les marchandises sauvées seront estimées au prix du lieu où l'on vend les marchandises sauvées; ensuite, tout le dommage éprouvé dans l'accident dont il s'agit, en jetant des marchandises, ou en coupant le mât, ou en sacrifiant des apparaux, sera réparti sur tous les intéressés (ce qu'on appelle avarie), de manière que le dommage soit supporté par le navire entier, par toutes les marchandises sauvées et par le fret, qui devra être payé pour toutes les marchandises chargées, celles qui sont jetées et celles qui sont sauvées. Le patron ne pourra pas être contraint à délivrer les marchandises d'un chargeur avant que celui-ci ait payé sa part contributive ou qu'il ait donné une caution satisfaisante. Les pacotilles de l'équipage ne contribueront pas, et encore moins les prêts à la grosse (2).

XII. Il n'y aura lieu à payer par contribution les marchandises jetées qu'autant que le patron en aura des connoissemens, à moins que le patron ne puisse fournir des preuves légales et satisfaisantes qu'une plus grande quantité ou d'autres marchandises étoient chargées dans le navire (3).

XIII. Lorsque des marchandises seront gâtées ou enlevées par les flots pendant le jet, ce dommage donnera lieu à la contribution; mais ce qui hors de cet accident est

(1) Cet article reproduit une partie de l'article 50 du code de 1561, rectifié à l'aide du § 2 du chapitre x de la v.e partie du code suédois de 1667.

(2) Cet article reproduit, avec quelques modifications, une partie de l'article 50 du code de 1561; on y a inséré aussi le principe de l'article 51 sur le mât coupé.

(3) Cet article paroît emprunté aux chapitres x et xi de la v.e partie du code suédois de 1667.

fald kommer til Skade beregnis ikke for Averie, ej heller hvad Skade som skeer, efter at Godset igien er stuvet og til rette lagt.

endommagé ne sera pas regardé comme avarie, encore moins le dommage qui arrivera après que les marchandises auront été de nouveau placées dans le navire (1).

XIV. Skulle og noget af det kastede Gods, eller Skibs-Redskab, drive til Lands, eller af Søen opfiskis, og Ejermanden bekommer det, da bør for samme Gods, eller Skibsredskab, ikke videre Averie at regnis, eller gotgiøris, end den derpaa lidt Skade bedrager sig til.

XIV. Si quelque partie des marchandises jetées ou des apparaux est retrouvée sur le rivage ou retirée de la mer, ces marchandises ou apparaux ne seront évalués dans le compte de l'avarie que jusqu'à concurrence du dommage qu'ils auront éprouvé (2).

XV. Hvad Skibsfolk ved saadan Tilfald til Skade kommer, deris Lægeløn, eller Begravelsis Bekostning, om det er ved Land, at dennem Begravelse giøris, betalis af Skib, Gods og Fragt, som anden Averie, og da gielde hver udj Skaden efter sin Anpart.

XV. Quand un homme de l'équipage est blessé ou tué par cet événement, les frais de sa guérison ou de son enterrement, lorsque le voisinage de la terre le permet, seront supportés par le navire, les marchandises et le fret, comme une autre sorte d'avarie, et chacun y contribuera pour sa part (3).

XVI. Skeer det og, at Fribyttere, eller Søerøvere, komme til nogen Mand udj Søen, som er ladet med Styrtegods, som er styrtet tilsammen, og noget bliver taget deraf, da betalis det igien af det andet Styrtegods, som udj Skibet er, og skal Skibet intet give dertil; Tj det staar sin egen Eventyr; Men alt andet Gods, som er i Pakker, Fade, eller Tønder, staar sin egen Eventyr, og hver lider Skade som hand faar.

XVI. S'il arrive que des pirates ou d'autres voleurs abordent en mer un navire chargé de marchandises confondues ensemble, et le prennent, la perte doit être réparée par les autres marchandises confondues qui composent le chargement, sans que le navire soit tenu de contribuer, car il court son propre risque. Quant aux marchandises qui sont en ballots, en futailles ou en tonneaux, elles ne supportent que leur propre risque, de manière que les propriétaires souffrent seuls les dommages qu'ils éprouvent (4).

XVII. End skeede det saa, at nogen Skipper blev anfalden i Søen af Fiender, Søerøvere, og stiller sig til Verie, saa at hans Folk blive saarede, eller lemmelæste, da skal Skipperen lade dennem hielpe og læge, og skal den Lægeløn samt andre Folkis, som i de qvæstis Stæd antagis, Hyre og Føring og al anden Omkostning, gaa over Skib og Gods, fordj det er skeet for Skibs og Godsis Beskærmelse.

XVII. S'il arrive qu'un navire soit attaqué par des ennemis ou des pirates, et si l'équipage se défend, de sorte qu'il y ait des hommes blessés ou perclus, le patron est obligé de les faire guérir, et les honoraires du médecin, le salaire et les portées des gens qui sont engagés à la place du blessé, ainsi que tous autres frais, seront payés proportionnellement par le navire et par les marchandises; car cela est arrivé pour la défense du navire et des marchandises (5).

(1) Cet article paroît emprunté au chapitre XIII de la V.e partie du code suédois de 1667.
(2) Cet article paroît emprunté au § 3 du chapitre XIII de la V.e partie du code suédois de 1667.
(3) Cet article paroît emprunté au § 1 du chapitre XIV de la V.e partie du code suédois de 1667.
(4) Cet article reproduit encore une partie de l'article 50 du code de 1561, qui n'avoit pas été comprise dans les articles 10 et 11 ci-dessus; voir la note 3 de la page 238.
(5) Cet article reproduit l'article 20 du code de 1561.

XVIII. Hvis nogen Skipper bliver i een Havn berøvet noget af sit Skibsredskab, eller indehavende Gods, da tager den Skaden, som det treffer, med mindre dertil kunde være nogen sær Aarsag, som alle Interesserede i Skib og Gods til Betalningen pro qvota kunde forbinde.

XIX. Skeer det, at Skib og Gods bliver optaget og anholt, og Skipperen for een vis Sum Penge det frikiøber, og hand det lovlig bevise kand, det gaar over Skib og Gods som anden Averie.

XX. Kommer et Skib paa det Farvand, som grundt er, og er saa dybt gaaendis, at det ikke kand komme til den Stæd, som det er fragtet til, saa Skipperen maa have Pramme, eller Baade, at losse udj. Den Fragt og Prampenge skal Skib og Gods betale, og dersom samme Gods kommer til nogen Ulykke, da skal den Skade gaa over Skib og Gods, som beholdet er; Men den Skade, som skeer paa Pramme, eller Baade, som lejis til at føre Godset i Land, dertil svare hverken Skib, eller Gods, men de, som har ladet sig leje med saadanne Fartøj, stande selv Skaden.

XXI. Kommer noget Skib paa Grunden, og Skipperen kand bekomme Skuder og Pramme at losse Godset udj, og lætte Skibet af Grunden, da skal Skipperen selv bekoste at bedre sit Skib, og Kiøbmanden betale Omkostningen paa Godset, og den regnis over alt Godset hver efter sin Anpart, og skal Skipperen lade Skibet hielpe, det snariste mueligt er, om det stander til at giøre, og føre Kiøbmanden sit Gods udj Markedet; Men staar det ikke til at bedre igien, da skal Skipperen have til Fragt af det Gods, som beholdet er, som gode Mænd tykkis skielligt at være efter Seglatzens Lejlighed. Bliver og noget af Godset fordærvet,

XVIII. Si un patron est volé, dans un port, de ses apparaux ou de marchandises chargées, le dommage sera supporté par celui qui l'aura éprouvé, à moins qu'il n'y ait quelque raison particulière pour exiger une contribution proportionnelle sur tous les intéressés dans le navire et dans les marchandises (1).

XIX. S'il arrive que le navire et les marchandises soient saisis ou arrêtés, et que le patron les rachète pour une certaine somme, le navire et les marchandises devront l'indemniser, comme de toute autre avarie, s'il peut fournir des preuves valides (2).

XX. Si un navire arrive dans des eaux où il y a des bancs de sable, et tire tant d'eau qu'il ne puisse parvenir au lieu de décharge, de sorte qu'il soit obligé de louer des gabares ou des alléges pour décharger la cargaison, les frais seront supportés par les marchandises et le navire; en cas de perte, il en sera fait répartition sur le navire et sur les marchandises conservées. Quant aux dommages qui seront éprouvés par les gabares et alléges qu'on a louées pour porter les marchandises à terre, ils ne seront supportés ni par le navire, ni par les marchandises, mais le locateur de ces embarcations le supportera seul (3).

XXI. Si un navire échoue et si le patron peut obtenir des gabares ou des alléges pour décharger les marchandises et pour faire aller le navire, il supportera seul les avaries du navire, mais les négocians doivent payer les frais pour les marchandises par une contribution faite en proportion de l'intérêt de chacun. Le patron doit faire réparer le navire dans le plus bref délai, si cela est possible, et porter les marchandises au lieu de destination; mais si le navire ne peut être réparé, le patron peut exiger le fret des marchandises sauvées, en proportion du voyage fait, d'après la décision d'arbitres. Si une partie des marchandises périt, le dommage sera réparti sur les autres qui auront été sauvées, lorsque ce seront des marchandises confondues; mais si

(1) Je n'ai trouvé ni dans le code de 1561, ni dans les autres lois du Nord que j'ai déjà publiées, ce principe, qui, du reste, est la conséquence de l'article précédent.
(2) Cet article paroît emprunté au chapitre XIV de la v.e partie du code suédois de 1667.
(3) Cet article reproduit, mais avec une addition finale, l'article 70 du code de 1561.

da skal den Skade gaa over det andet Gods, som bierget er, om det er styrtet og løst Gods; Men er det Tøndegods, Pakker og Stykkegods, da annammer hver sit Merke, og betaler Omkostningen, som hannem tilkommer; Bliver Skib og een Part af Godset og Skibsredskab reddet, da skulle Baadsmændene ej have deris fulde Hyre, men efter Antal lige som Skipperen bar Fragt til efter Proportion, og ikke anderledis; Men dersom sig saa begav, at Skib og Gods blev af Ulykke, og Skipperen kand giøre det bevisligt med alt sit Skibsfolk, at det ikke var skeet for hans Forsømmelsis Skyld, da maa hand bierge sit Skib, om hand kand, og ingen Skadegield give Kiøbmændene for deris Gods. Giør hand det med Villie og af Ondskab, eller det skeer formedelst hans, eller hans Folkis, Forsømmelse, da stande hand Kiøbmanden derfor til Rette, og ikke være mægtig udj nogen Maade at befatte sig med Skibet, før end hand haver stillet Kiøbmanden til Freds. End hender det sig, at Skipperen ikke kand føre Kiøbmandens Gods til Markedet, formedelst hans Skib var Udygtig, der hand sig paa Rejsen begav, da skal hand strax fragte et andet beqvemt Skib til at føre Godset til den bestæmte Stæd imod den betingede Fragt, eller og oprette Kiøbmanden al sin Skade.

les marchandises sont en tonneaux, en ballots ou en balles, alors chacun prendra ceux qui portent sa marque et paiera les frais pour sa part. Lorsque le navire n'est sauvé qu'avec une partie des marchandises et des apparaux, les matelots n'auront pas leurs gages en entier, mais dans la proportion dans laquelle le patron reçoit son fret et non autrement. S'il arrive que les marchandises et le navire périssent par accident, et si le patron prouve par le témoignage de tout son équipage qu'il n'y a ni faute ni négligence de sa part, alors il sauvera les débris de son navire comme il pourra et il ne sera pas tenu à dédommager les affréteurs de la perte de leurs marchandises. Mais si au contraire il a fait périr son navire par mauvaise volonté, par ignorance, et par sa propre négligence ou par celle de son équipage, il sera responsable envers les affréteurs, et il ne pourra disposer du navire avant de les avoir satisfaits (1). Si le patron ne peut pas porter au lieu de destination les marchandises, parce que son navire, déjà avant le départ, n'étoit pas bien conditionné, il doit sans délai en affréter un autre pour porter les marchandises au lieu de destination, moyennant le fret convenu avec les chargeurs, sinon il sera responsable de tout dommage envers eux (2).

XXII. Een Skipper, som lader sig befragte fra een benævnte Stæd og til een anden, og det hender sig, at der kommer Storm, eller anden Havsnød og Aarsag, saa at hand fortrængis udj een anden Havn, eller Market, end som hand var fragtet til. Vil Kiøbmanden der annamme sit Gods, da betale Skipperen sin fulde Fragt; Vil hand og ikke annamme det, da er Skipperen pligtig at levere hannem sit Gods udj Markedet, som hand lovet hafde, paa Skipperens Omkostning og Kiøbmandens Eventyr, enten med sit eget Skib,

XXII. Lorsqu'un patron, qui a frété son navire pour aller d'un lieu à un autre est forcé par une tempête ou par quelque autre accident maritime, d'aborder dans un autre port ou marché que celui de destination, le négociant qui veut recevoir dans ce lieu toutes ses marchandises en paiera le fret entier; s'il ne le veut pas, le patron est obligé de porter les marchandises au port convenu lors du chargement, soit dans son navire, soit dans un autre d'une égale bonté, mais les droits de douanes et les risques seront pour le compte du négociant: cependant le patron, avec trois des principaux de l'équipage, prêteront serment que la nécessité les

(1) Cette partie reproduit l'article 52 du code de 1561; voir la note 3 de la page 238.
(2) Le reste de cet article est une conséquence des articles 10 et 17 du chapitre II ci-dessus

eller andre gode Skibe, som Godset kand være forvaret udj; Dog skal Skipperen selv fierde af de beste Mænd udj Skibet svære, at hand af Nøds Sag blev fortrænget, som før er sagt; Men findis der nogen anden hemmelig Svig under, da skal Skipperen og alle de, som udj det Raad ere, oprette Kiøbmanden al den Skade, som hannem deraf kand tilkomme.

a forcés de changer de route, comme il a été dit plus haut; si au contraire on découvre qu'il y a une fraude cachée, le patron et tous ceux qui en sont complices répondront envers le négociant de tout le dommage qui en sera résulté (1).

XXIII. Hvor een Skipper kommer paa Lodsmands Farvond met sit Skib, der skal hand være pligtig at leje Lodsmand for det beste Kiøb, hand kand beringe hannem, og Skipperen skal give hannem Kosten og af Godset betale hans Løn efter den Skik og Handel, som der brugis udj Markedet, hvor hand losser. Dersom Skipperen herimod fordrister sig at indløbe Skibet, og det kommer til Skade, da skal hand den selv oprette af sine egne Penge, uden det skeer udj Nøds Sag, og ikke ellers.

XXIII. Quand un navire parvient dans des eaux où il y a des locmans, le patron doit en engager un au meilleur prix possible, et lui donner sa nourriture et son salaire aux frais des marchandises, selon l'usage du port de déchargement. Si le patron est assez téméraire pour entrer sans cette précaution et s'il en arrive quelque dommage, il doit le payer de ses propres deniers, à moins qu'il ne puisse s'excuser par l'effet d'une force majeure, mais non autrement (2).

XXIV. Saa tilig Skipperen har antaget Lodsmand, saa skal hand oprigtig give ham tilkiende, hvor mange Føder dybt hans Skib gaar. Angiver hand det ikke rettelig, men siger det mindre, da skal hand give for hver Fod hand fortier Lodsmanden seyten Lod Sølv, og bør Skipperen at tage rigtig Bevis, hvor mange Føder hand sit Skib angivet haver, saa og hvad hand Lodsmanden betalt haver, og derefter giøre Kiøbmanden og Reederne Regnskab. Forseer nogen Lodsmand sig, saa straffis hand, som tilforn udj det første Capitels femte Artikel er mælt om Styremanden.

XXIV. Aussitôt que le patron aura engagé un locman, il doit lui déclarer de bonne foi combien de pieds le bâtiment tire d'eau. S'il ne le fait pas de bonne foi et s'il déclare trop peu, il paiera au locman pour chaque pied dissimulé seize onces d'argent. Le patron doit se procurer la preuve de sa déclaration et du salaire payé au locman, pour pouvoir en justifier aux chargeurs et aux armateurs. Les fautes d'un locman seront punies selon ce qui a été dit par rapport au pilote dans le cinquième article du quatrième chapitre (3).

Cap. IV.

Om Skibbrud og Vrag.

I. Bliver Skib med Gods formedelst Storm, eller anden Ulykke, da skal Skibs-

Chapitre IV.

Du naufrage et des objets naufragés.

I. Si le navire et les marchandises éprouvent un naufrage, par une tempête ou un autre

(1) Cet article reproduit l'article 63 du code de 1561.
(2) Cet article reproduit l'article 60 du code de 1561.
(3) Cet article paroît emprunté au § 1 du chapitre VII de la V.e partie du code suédois de 1667.

folkene være skyldige at hielpe og bierge, og redde Skib og Gods for een billig Biergeløn; Dog ingen at nyde noget til Biergeløn, uden hand hielper at bierge, og skal det være Skipperen uformeent med hans Kiøbmænd og andre, som hand dertil formaa kand, at bierge, imens de ville og kunde, og naar de ej kand meere bierge, da maa de sælge, eller afhænde, til hvem de selv ville, hvis Gods, eller Vrag, som kunde være tilbage, og ingen dennem derimod at forhindre i nogen Maade.

accident, les hommes de l'équipage doivent aider au sauvetage, moyennant un salaire équitable, auquel néanmoins nul ne pourra participer que ceux qui ont réellement aidé au sauvetage. Il sera permis au patron de procéder au sauvetage avec le concours des chargeurs et de tous autres qui voudront l'aider à cette opération; ils s'y livreront tant qu'ils voudront ou le pourront. S'ils ne peuvent plus rien sauver, ils pourront vendre ou céder le reste des effets naufragés à qui bon leur semblera, sans aucun empêchement (1).

II. Men er det saa, at Skipperen med sit Folk ikke er mægtig at bierge, da skulle Kongens Amptmænd, Borgemester og Raad, Fogder og Strandfogder, og alle andre, som hos Strandsiden Befalning have, eller paa hvis Grund det skeer, som Forstrandsrettighed haver, forpligtede være, om det af dennem begæris, at være den skribbruden Mand behielpelige hos den meenige Mand at hielpe, redde og bierge af Skib og Gods, hvis mueligt er, for een billig Biergeløn, og naar saa bierget er, da skal Amptmanden med de beste Mænd, der udi Egnen ere, eller Borgemester og Raad, om det skeer for Kiøbstæderne, overveje og slutte, hvad Skipperen, eller Kiøbmanden, skulle give dem til Løn, som bierget have efter Lejligheden og Godsis Værd.

II. Mais s'il arrive que le patron et son équipage ne soient pas en état de faire le sauvetage, les baillis du roi, les bourgmestres et sénateurs, les avoyers et inspecteurs des côtes, et toutes personnes qui y exercent un emploi ou sur les possessions desquelles les débris sont lancés et qui ont le droit de varech, doivent, aussitôt qu'ils en seront requis, prêter, avec le concours des habitans, assistance aux naufragés pour le sauvetage du navire et des marchandises, si cela est possible. Ils auront droit à une rétribution équitable; en conséquence, le bailli assisté des personnes recommandables du lieu, ou le bourgmestre et le sénat, si le sauvetage est fait près d'une ville commerçante, détermineront ce que le patron ou les négocians doivent payer à ceux qui auront travaillé, suivant les circonstances et la valeur des effets (2).

III. Bliver nogen Skipper forligt med Biergefolkene om een vis Penge, som de skulle have for hvis de bierge kunde, eller om een Deel af Godset, som biergis, for deris Fare og Umage, eller og med dennem foreenis om een vis Penge, som de hannem skulle give fort alt hvis de bierge kunde, da bør saadan Forligelse og Foreening ved Magt at stande.

III. Si le patron convient avec les sauveteurs d'une certaine somme qu'il leur donnera pour chaque pièce sauvée ou d'une partie des marchandises sauvées pour les indemniser des peines et périls, ou s'il convient avec eux d'une certaine somme pour tout ce qu'ils pourront sauver, cette convention sera valide (3).

IV. Dersom og saa hender sig, at Skib, eller Gods, bliver Vrag, og ingen levende

IV. S'il arrivoit qu'un navire et des marchandises fussent naufragés et que tout l'é-

(1) Cet article reproduit le fond de l'article 24 et une partie de l'article 73 du code de 1561.
(2) Cet article reproduit une partie de l'article 73 du code de 1561.
(3) Je n'ai point trouvé dans les lois du Nord que j'ai déjà publiées de disposition à laquelle cet article ait pu être emprunté.

Folk ere hos, da skal Amptmanden, om det er paa Kongens Forstrand, eller den, hvis Grund det findis for, være forpligtet at lade bierge med al Flid saa meget, som meest mueligt er, og det indlegge lade udj god Forvaring med klare Registere, og naar den rette Ejer kommer der efter, eller hans Fuldmægtig med nöjagtig Beviisning inden Aar og Dag, da skal deris Gods dennem følge for een tilbørlig Biergeløn, som før er rørt; Men dersom der ere nogle Vare, som have faaet Skade, eller ere blevne vaade, da, hvis de staa til at hielpe, skal Amptmanden, eller den, hvis Grund samme Gods forstrander, lade dem hielpe paa dens Omkostning, som Godset skal igien have; Men kand de ikke hielpis, da maa de af ovenbemælte Personer strar sælgis og gioris i Penge, det dyreste skee kand. Hvo som Utrolig omgaais med Vrag, straffis derover som for andet Uhiemmelt Gods. Men hvis ingen inden Aar og Dag med nøjagtig Bevis fremkommer, at Skib og Gods hannem tilhører, da hører det Kongen til, eller den, som Forstrandsrettighed haver.

V. Finder een Skipper noget Vrag udj Søen, eller Havsbond, Anker, eller andet, skal hand det antvorde til den, som paa Kongens Vegne Befalning haver paa det Stæd, som det i Land føris, som hannem strar skal give een tredie Deel af dets Værd for sin Umage, og skal samme Gods blive beliggendis Aar og Dag. Dersom rette Ejermand imidlertid kommer med nøjagtig Beviisning, skal hand nyde det for samme Biergeløn med al anvente Bekostning; Kommer der og ingen, da er samme Gods faldet til Kongen, og skal forsendis til Kongens Amptmænd, og hvo som samme Gods og Vrag underslaar, skal straffis som een Tyv. Deslige om nogen Fiskere finde noget Anker udj Søen ved deris Fiskerredskab, eller udj andre Maader det fange kunde, hvad hel-

quipage périt, le bailli, si l'accident arrive près du rivage appartenant au roi, ou celui sur les terres de qui on trouve les objets naufragés, sera obligé de faire le sauvetage avec le plus grand soin, et de faire transporter les objets sauvés dans un lieu bien gardé en dressant un inventaire détaillé. Si le propriétaire ou son fondé de pouvoirs se présente avec une preuve suffisante dans l'an et le jour, on lui remettra ce qu'il prouvera lui appartenir, après qu'il aura payé le droit de sauvetage dont il a été parlé. Si quelques objets endommagés ou mouillés peuvent être réparés, le bailli, ou celui dans les terres de qui le naufrage a eu lieu, prendra soin de la réparation aux dépens de celui à qui les choses seront rendues. Si la réparation n'est pas possible, les personnes désignées ci-dessus doivent vendre ces objets au plus haut prix possible. Celui qui n'agira pas de bonne foi dans ces différentes mesures de sauvetage sera puni comme coupable de soustraction. Si dans l'an et le jour le propriétaire du navire et des marchandises ne se présente pas avec des preuves suffisantes, elles appartiendront au roi ou à celui qui a le droit de varech (1).

V. Si un patron trouve les débris d'un navire dans la mer, ou des ancres ou quelque autre chose, il doit les remettre aux officiers royaux du lieu où il aborde, et on lui donnera sur-le-champ pour sa peine un tiers de la valeur des choses trouvées, qui seront gardées un an et un jour. Elles seront restituées au propriétaire, s'il établit son droit pendant ce délai par des preuves légitimes, après qu'il aura payé les droits de sauvetage et toutes autres dépenses. Dans le cas où un propriétaire ne se présenteroit pas, toutes les choses trouvées seront attribuées au roi et délivrées à son bailli; et, si quelqu'un en a soustrait, il sera puni comme voleur. De même les pêcheurs qui, à l'aide de leurs ustensiles ou autrement, tireront de la mer une ancre, la délivreront aux officiers du roi sans faire aucune différence des cas où il y avoit et de celui où il n'y avoit pas de bouée. On leur donnera le tiers de la valeur comme droit

(1) Cet article reproduit une partie de l'article 73 du code de 1561, avec quelques additions qui présentent peu d'importance.

ler der er Boje paa, eller ej, skulle de udi lige Maader det antvorde til Kongens Befalningsmænd, og de skulle give dennem derfor den tredie Deel af dets Værd til Biergeløn, og siden handlis dermed som forskrevet staar. Findis Vrag i aabenbare Søe uden for alle Land, og ingen Folk er derhos, som det tilhører, da skal den, som det bierger, beholde halfdeelen og halfdeelen Kongen, uden saa er, at rette Ejer kommer inden Aar og Dag, som før sagt er.

de sauvetage et on se conformera pour le reste aux règles énoncées plus haut (1). Si quelqu'un a trouvé dans la mer, loin du rivage, et a sauvé des marchandises dont les propriétaires sont inconnus, elles seront partagées par moitié entre lui et le roi, si le propriétaire ne les réclame pas dans l'an et le jour (2).

VI. Bliver et Skib, og Godset biergis, da skal Skipperen deraf have billig Fragt; Dog raader Befragteren at lade Skipperen beholde Godset for Fragten.

VI. Si le navire se brise et que les marchandises soient sauvées, le patron en aura un fret équitable; il sera néanmoins libre aux chargeurs de laisser au patron les marchandises pour le fret (3).

VII. Naar strandet Gods biergis, der af er mand ej skyldig at betale nogen Averie for det andet borte blevet Gods, eller Skib.

VII. Les choses naufragées qui pourront dans la suite être recouvrées et sauvées ne contribueront point à la perte du navire et des autres marchandises (4).

VIII. Hvis af Skib og Gods ikke saa meget skulle kunde biergis, som foruden anden Omkostning med at bierge kunde saa meget tilstrekke, at Skibsfolkene deris efterstaaendis Hyre deraf kunde bekomme, da have de intet af saadan deris Hyre at fordre.

VIII. Si ce qui sera sauvé des marchandises et du navire, déduction faite des droits de sauvetage, ne peut suffire à payer les gages dus aux matelots, ceux-ci ne pourront rien demander au-delà (5).

CAP. V.

Om Bodmerie og Biilbreve.

I. Om een Skipper kommer i fremmede Lande, og kand ikke af Stæd komme at lade sit Skib der ud med sine Reederis Penge, og fra samme Platz ingen Verel kand bekommis at trekke paa sine Reedere, eller og at der intet Gods udi Skibet er, som hand til hans Reederis Fordeel sælge kunde, da i saadanne Tilfælde og Nød, hvilket hand med trende af de beste Skibsfolk skal nøjagtig bevise i sit Regnskab for Reederne,

CHAPITRE V.

Du contrat à la grosse et des lettres de change maritimes.

I. Quand un patron, arrivé en pays étranger, ne peut compléter la cargaison que ses armateurs l'ont chargé de former, avec les fonds qu'ils lui ont remis, s'il ne peut négocier une lettre de change tirée sur ses armateurs, et n'a pas à bord de marchandises qu'il puisse vendre au profit des armateurs, il lui est permis, dans cette circonstance et ce besoin (qu'il prouvera par le témoignage de trois des principaux de l'équipage en rendant compte aux armateurs), d'em-

(1) Cet article reproduit l'article 49 du code de 1561.
(2) Le reste de cet article reproduit une partie de l'article 73 du code de 1561.
(3) Cet article reproduit quelque chose de l'article 24 du code de 1561.
(4) Cet article paroît emprunté au § 5 du chapitre XIII de la v.e partie du code suédois de 1667.
(5) Cet article peut avoir été emprunté au § 1 du chapitre II de la v.e partie du code suédois de 1667.

haver hand Magt at optage Penge, eller dets Værd, paa Skibs og Skibets Redskabs og Fragts Eventyr, som kaldis Bodmerie, paa beste Vilkor, og for samme Bodmerie-Penge forsikkre Creditorerne med Skibs Redskab og Fragt, og Skipperen skal være pligtig at betale fornævte laante Penge, saa tillig Skibet paa det Stæd ankommer, hvor Bodmeries Contract ommælder; Men segler hand paa andre Stæder, og sin Reise imod Creditorens Villie forlænger, bliver dog Bodmerien ved Magt, og Skipperen svare til al deraf kommendis Skade.

prunter de l'argent ou une valeur d'argent sur le navire, sur les apparaux et sur le fret, ce qui est appelé *bomerie,* aux meilleures conditions qu'il pourra; et, pour le montant du prêt à la grosse, il pourra affréter aux prêteurs les apparaux et le fret. Le patron paiera la somme empruntée aussitôt que le navire sera arrivé au lieu désigné dans le contrat de prêt à la grosse. Si le patron fait voile pour un autre port et s'il prolonge son voyage contre la volonté des prêteurs, le prêt à la grosse restera toujours valide et le patron sera responsable de tout le dommage (1).

II. Ingen Skipper maa optage Penge paa Bodmerie af sit Skib al den stund hand er i Nærværelsen hos sine Reedere foruden deris Minde og Samtykke; Dog er Skipperen ikke formeent at tage Penge paa Bodmerie paa sin egen Part i Skibet, og ej videre. Laaner der nogen Skipper i saadan Tilfald meere end for Skipperens egen Part, den søge det hos Skipperen, og de andre Reedere ere ej skyldige at svare dertil. Men haver een, eller fleere, af Reederne Skipperen dertil Fuldmagt givet, da svare een hver efter sin Fuldmagt.

II. Tant qu'un patron est dans le lieu de résidence de ses armateurs, il ne peut faire aucun emprunt à la grosse sur son navire sans leur volonté et consentement; il n'est pourtant pas défendu au patron de faire un emprunt à la grosse sur le montant de sa propre part dans le navire. Dans un cas semblable, si quelqu'un prête au patron une somme qui excède sa part, il n'a d'action que contre celui-ci, et les armateurs ne seront tenus d'aucune responsabilité. Si un ou plusieurs des armateurs ont donné des pouvoirs pour ce cas au patron, chacun sera tenu dans les limites des pouvoirs qu'il aura donnés (2).

III. Hender det sig, at noget Skipper uden stor Nød sit Skib forbodmer motvilligen, eller uden Nød i een Havn indsegler, som hand ej er befragtet til, da skal den Skipper selv svare sine Reedere til al den Skade, som de kand bevise deraf at kunde komme, og derforuden forvisis Kongens Riger og Lande; Men dersom hand sammestæds Skibet og Godset skulle afhænde og undvige, da svare hand til Skaden, og straffis, naar hand antreffis, efter Sagens Lejlighed.

III. S'il arrive qu'un patron fasse légèrement un emprunt à la grosse sans nécessité, ou s'il entre sans y être forcé dans un autre port que celui pour lequel il aura été affrété, il sera responsable envers les armateurs de tout le dommage qu'il sera convaincu de leur avoir causé, et en outre il sera banni des royaumes et des pays soumis au roi. S'il vend le navire et les marchandises, et prend la fuite, il sera responsable de tout le dommage, et quand il sera arrêté, on le punira selon la nature de son crime (3).

IV. Yngste Bodmerie-Breve have altid Prioritet for dem, som tilforn kunde være udgivne.

IV. Le contrat à la grosse le plus récent sera toujours préféré à celui qui a été fait antérieurement (4).

(1) Cet article reproduit l'article 68 du code de 1561.
(2) Cet article paroît emprunté au chapitre II de la IV.e partie du code suédois de 1667.
(3) Cet article paroît emprunté au § 3 du chapitre II de la IV.e partie du code suédois de 1667.
(4) Cet article paroît emprunté au § 1 du chapitre VIII de la IV.e partie du code suédois de 1667.

V. Besværger nogen Skipper sit Skib højere med Bodmerie-Penge, end Skib, Redskab og Fragt, kand være værd, ere hans Reedere ej skyldige dertil at svare, men søgis hos Skipperen.

V. Si un patron emprunte à la grosse au-delà de la valeur du navire, des apparaux et du fret, les armateurs n'en seront pas tenus, mais le patron sera seul engagé envers les prêteurs (1).

VI. Bliver et Skib, som er forbodmet, taget, eller arresteret, og Skipperen ej kand blive sit Skib mægtig igien, da skal Skipperen enten alt Skibet, eller den Deel deraf, som hand haver forbodmet, til den afstaa, som hannem Penge paa Bodmerie haver laant; Og blive de, som Penge paa Bodmerie have laant, Skibet mægtige, nyde de i saadan Tilfald deraf deris Penge forud, naar Omkostningen er fradraget, og Resten kommer Reederne til Gode.

VI. Si le navire affecté à un prêt à la grosse est saisi ou arrêté, et que le patron ne puisse le recouvrer, il sera tenu de délaisser aux prêteurs le navire entier ou la part affectée au prêt. Si le prêteur recouvre le navire, il se fera payer du prêt, déduira les frais et restituera le reste aux armateurs (2).

VII. Skulle et Skib komme til nogen Ulykke, da betalis deraf ingen Bodmerie-Penge; Men dersom noget biergis af Godset, som Skipperen noget Fragt kand nyde af, eller og biergis af Skibet, eller dets Redskab, da bør de laante Penge med des Premie at betalis, saa wit samme Fragt af det biergede Gods, Skib og Redskab, kand tilstrekke, dersom Pengene ere optagne paa det heele Skib; Men dersom de ere tagne paa een vis Part, da betalis ej videre, end den Part kand tilkomme af det biergede. Skulle og een Skipper formedelst een, eller anden, kiendelig Forseelse, eller Forsømmelse, foraarsage Skibets Skade, eller Ulykke, da bør Skipperen at svare med sin Person og alt sit Gods, indtil Bodmerie-Pengene ere betalte.

VII. Si le navire se perd, aucun prêt à la grosse ne sera exigible; mais lorsqu'une partie des marchandises est sauvée, de manière que le patron en reçoive le fret, ou si l'on sauve le navire et les apparaux, le prêt à la grosse, avec la prime, doit être payé jusqu'à concurrence de ce que le fret des marchandises sauvées, le navire et les apparaux peuvent fournir, lorsque tout le navire a été affecté au prêt. Mais lorsqu'une certaine partie seulement est affectée, on ne paiera que jusqu'à concurrence de ce que produira cette partie. Si le patron cause la perte du navire par une faute ou une négligence notoire, il sera responsable dans sa personne et tous ses biens jusqu'à ce que le prêt à la grosse soit remboursé (3).

VIII. Saa skal og den, som Penge paa Bodmerie udlaant haver, inden sex Maaneder i det længste, efterat Skibet er ankommet paa den foraccorderede Stæd søge sin Betalning, eller og siden have sin Ret forbrut, og bliver i forbemælte Tid hans Ret Uforkrænket, om end skiønt Skibet var til anden solt. Men lyder Bodmerie-Brevet, at

VIII. Le prêteur à la grosse doit demander son paiement dans les six mois après que le navire est arrivé au lieu désigné; ce délai expiré, il aura perdu ses droits; mais, pendant ce temps, ses droits subsisteront, même quand le navire seroit vendu à un autre. Mais, s'il est stipulé dans le contrat à la grosse que le paiement sera effectué aussitôt que le navire sera retourné au lieu de

(1) Cet article paroît emprunté au chapitre III de la IV.e partie du code suédois de 1667.
(2) Je n'ai trouvé cette disposition dans aucune des lois que j'ai déjà publiées.
(3) Cet article paroît emprunté au chapitre VII de la IV.e partie du code suédois de 1667.

Pengene skal betalis, naar Skibet kommer tilbage igien paa den Stæd, hvorfra det udseglede, da, hvis det ikke inden Aar og Dag sig der igien indfinder, bør Pengene strax hos de vedkommende at fordris, og uden nogen Ophold af dem betalis, og hvis Bodmerie-Pengene ikke til Forfalds-Dagen blive betalte, da bør fra den Dag deraf at givis tilbørlig Rente.

départ, et si le navire n'est pas retourné dans un an et un jour, le remboursement du prêt peut être exigé et doit être effectué sans retard; si le prêt à la grosse n'est pas payé au jour de l'échéance, on devra en payer, à compter de ce jour, des intérêts légaux (1).

IX. Hvis nogen forskyder Penge til et nyt Skib at bygge, eller til Folkenis Underholdning imidlertid, hand skal derom oprette skriftlig Contract med tvende gode Mænds Underskrift til Vitterlighed, hvilken Contract kaldis Biilbrev, og bør samme Gield at betalis, og Skibet frit derfor giøris, før end det begiver sig paa Rejsen, og imidlertid forbliver Skibet til Forsikkring, og hvis fleere Biilbreve i saa Maader kunde være udgivne, da gaa de ælste for de yngste. Samme Biilbreve bør for dis støre Rigtigheds Skyld strax efter deris Datum læsis til Tinget, hvor Skibet byggis, og da gaar saadan Gield for al anden, som paa Skibet hæfte kand.

IX. Si quelqu'un prête de l'argent pour construire un navire ou pour entretenir les ouvriers pendant la construction, il doit faire un contrat écrit, souscrit par deux hommes respectables; on appelle ce contrat *billet de navire*. Cet emprunt doit être payé et le navire doit être libéré avant qu'il commence un voyage; pendant ce temps le navire sera affecté au créancier. Lorsque plusieurs billets auront été émis, le plus ancien sera préféré au plus récent. Pour plus grande sûreté, ces billets doivent être inscrits, aussitôt après qu'ils sont signés, dans la cour de justice du lieu où le navire est construit, et la dette ainsi inscrite sera préférée à toutes autres qui frappent sur le navire (2).

Cap. VI.

Om Asseurance.

I. Hvis nogen vil lade Skib, eller Gods forasseurere, da skal derom oprettis rigtige og tydelige Breve, og dermed forholdis, om de her i Kongens Riger og Lande slutis, paa efterskrevne maader.

II. Samme Forsikkrings-Breve, som kaldis Policer, skal hos stemplet Papirs Forvalterne findis, og gielde hver Ark een Rix Ort; Og skal i de aabne Platzer derudj af Mekleren, eller, hvor ingen Mekler er, af een Ovrigheds Person, rigtig indføris Skibet, Skibets Mundering og Skipperens Navn, og derhos antegnis hvor Skibet skal

Chapitre VI.

Des assurances.

I. Quiconque veut faire assurer un navire ou des marchandises en fera un contrat légal et clair, et se conformera aux règles suivantes, si le contrat est passé dans les royaumes ou les pays soumis au roi (3).

II. On trouvera les formules de contrats d'assurance, qu'on appelle *polices*, chez les distributeurs de papier timbré, et la feuille sera payée un *rigs-ort*. Le courtier, ou un officier du roi dans les lieux où il n'y a pas de courtier, doit inscrire dans les blancs le nom et la désignation du navire, l'armement et le nom du patron; il y mettra aussi le lieu de destination où le navire doit charger ou

(1) Cet article paroît emprunté au § 3 du chapitre VIII de la IV.e partie du code suédois de 1667.
(2) Cet article paroît emprunté au chapitre IX de la IV.e partie du code suédois de 1667.
(3) Cet article paroît emprunté au chapitre 1.er de la VI.e partie du code suédois de 1667.

henſegle, lade, og loſſe; Siden indſkrivis hvad een hver vil have forſikkret.

III. Alle ſaadanne Breve underſkrivis af Asseuradeuren med egen Haand, og Summen af Pengene, ſom udlovis til Asseurance, ſkal indſkrivis med Asseuradeurens egen Haand. End ere de fleere, da ſkrive een hver for ſin Part, ſom hand udlover, eller forſikkrer for, og ingen videre ſkyldig være, end hand haver indſkrevet ſig for.

IV. Mekleren, ſom ſaadanne Inſtrumenter forfærdiger, ſkal alt ovennævnte vel i Agt tage, og i een forſeglet og numereret Bog indføre, hvem ſom noget haver asseureret, til hvem, hvad og paa hvad Condition.

V. Ingen maa underſtaa ſig at forſikkre nogens Liv, ej heller Skibsfolkenis Løn og Hyre, deris Skibs-Koſt, Krud, Lód og alle Slags Skibs-Redſkab, men alleeniſte ſit Skib, eller viſſe Parter derudj, ſamt alt indehavendis Kiøbmandsgods, og ſkal een hver, ſom i ſaa Maader tager Forſikkring, beholde paa ſin egen Fare og Eventyr i det minſte den tiende Del af det forſikkrede Skib, eller Gods, efter dets ſatte Tart og Værdj.

VI. Skulle og nogen ville paa adſkillige Stæder lade forſikkre ſit Skib, eller Gods, da maa det vel ſkee, naar alle ſaadanne Forſikkringer ikke opløbe tilſammen meere end de nj tiende Deele af ſamme forſikkrede Skibs, eller Godſis, rette Værdj. Gaar det derover, da være det af ingen Kraft, og de, ſom ſaadan Underfundighed beganget have, miſte hvis de til Forſikkrings-Penge, ſom kaldis Premie, udgivet have. Ellers ſkal hermed alvorlig være forbuden al Svig og

décharger ; il y inscrira en outre ce que chacun se fait assurer (1).

III. Toutes ces polices doivent être signées de la propre main de l'assureur; il doit de même inscrire de sa main la somme qu'il promet d'assurer. S'il y a plusieurs assureurs, chacun signera pour la part qu'il promet d'assurer, et il ne sera tenu que pour ce qu'il aura signé (2).

IV. Les courtiers qui rédigent ces actes doivent avoir soin d'observer les règles énoncées ci-dessus, et d'inscrire, dans un livre timbré et numéroté, le nom de l'assureur, de l'assuré, de la chose assurée et les conditions de l'assurance (3).

V. Il est interdit à qui que ce soit d'assurer la vie de quelqu'un, ni les gages et le salaire des matelots, ni les vivres, ni la poudre et le plomb, ni autres apparaux, mais seulement le navire ou certaines parts du navire et toutes les marchandises à bord. Quiconque fait assurer des effets doit toujours garder à ses propres risques et périls au moins la dixième partie du navire ou des marchandises assurées, selon leur prix et estimation (4).

VI. On pourra faire assurer le navire et les marchandises dans plusieurs lieux différents, pourvu que toutes ces assurances ensemble ne surpassent pas les neuf dixièmes de valeur du navire et des marchandises assurées; l'assurance qui les surpasse est de nulle valeur, et celui qui a commis cette fraude perdra l'argent qu'il aura payé pour l'assurance, qu'on appelle prime. En outre, toute ruse ou tromperie qui pourra être mise en œuvre de l'une et l'autre part est sévèrement défendue sous des peines infamantes et corporelles, et le malfaiteur sera

(1) Cet article paroît emprunté au chapitre II de la VI.e partie du code suédois de 1667. On trouve des formules d'assurances, rédigées avec beaucoup de soin, dans l'ouvrage de Martensen, Haandbog for Skippere, où la matière des assurances, trop négligée par Graah, est traitée avec clarté.

(2) Cet article paroît emprunté au § 2 du chapitre II de la VI.e partie du code suédois de 1667.

(3) Cet article paroît emprunté au § 1.er du chapitre II de la VI.e partie du code suédois de 1667. Une ordonnance du 26 janvier 1684, qui par sa date entreroit dans mon plan, si elle présentoit assez d'intérêt général, règle les fonctions des courtiers. Brorson, page 409 de son commentaire sur le livre IV du code de 1683, fait la remarque qu'on ne peut conclure ni de notre article, ni de l'article 2 de l'ordonnance de 1684, que les livres des courtiers fassent foi en justice, comme les écrits des officiers du roi.

(4) Cet article paroît emprunté au chapitre V de la VI.e partie du code suédois de 1667.

Bedrægerj, som paa enten af Siderne kunde optænkis, eller giøris, under Straf paa deris Ære, eller Liv, efter Mishandlingens Beskaffenhed, og derforuden stande den Uskyldige til Rette for al erlidte Skade.

responsable de dommages-intérêts envers celui qui est de bonne foi (1).

VII. Naar Asseurancen lovligen er sluttet, saa er Asseuradeuren forpligtet til at svare til al den Skade, som det forsikkrede Gods tilføjis; Og angaar samme Forsikkring, fra den Tid Godset fra Land indskibis, og først endis, naar samme Gods paa Landet er opbragt.

VII. Lorsque l'assurance sera contractée en bonne forme, l'assureur sera responsable de tout dommage qui pourra être éprouvé par les marchandises assurées. Le temps de l'assurance commence au moment où les marchandises sont embarquées et ne finit que lorsqu'elles sont déchargées à terre (2).

VIII. Premie, eller Forsikkrings-Penge, skulle alle strax ved Policens Underskrivelse erleggis; Dog hvis nogen lader forsikkre sit Skib, eller Gods, paa lang Rejse, og der betingis baade om Hen- og Tilbage-Rejsen, da betalis den halve Deel strax, og den anden halve Deel ved Skibets Hiemkomst, eller til den Tid, som de indbyrdis foreenis om. Skeer herudj nogen Forsømmelse, saa at Terminerne ikke rigtig holdis, da være hand skyldig deraf at give til Rente een pro Cento Maanetlig, indtil Betalningen skeer.

VIII. La prime ou le prix d'assurance sera payée au moment de la signature du contrat; naénmoins, si quelqu'un fait assurer son navire ou ses marchandises pour un voyage de long cours, tant pour l'aller que pour le retour, il paiera la moitié de suite et l'autre moitié après le retour du navire ou au jour dont les deux parties seront convenues. Si l'on néglige de payer au terme, le débiteur devra l'intérêt d'un pour cent par mois jusqu'au remboursement de la somme due (3).

IX. Skeer nogen Skade, eller Ulykke, paa Skib, eller Gods, som forsikkret er, da skal hand, som det har ladet forsikkre, strax give Asseuradeuren det tilkiende, og lovlig Bevis medbringe, og hvis den, som haver forsikkret, ikke inden tre Maaneder, efter hand derom forstændigis, betaler, da skal hand give, fra den Tid hand fik det at vide, til den, som Skaden lidt haver, til Rente een half pro Cento Maanetlig, indtil Betalningen skeer, og skulle Dommerne flittig overveje, om Asseuradeuren har nogen billig Aarsag at vegre sig i Betalningen formedelst nogen vitterlig begangen Svig, saa som om paa Skib og Gods var begæret

IX. S'il arrive quelque dommage ou accident au navire et aux marchandises assurées, celui qui les aura fait assurer en préviendra de suite les assureurs, en énonçant les preuves légales qu'il en a; et si l'assureur ne le paie pas dans les trois mois après qu'il aura reçu cette connoissance, il paiera un intérêt d'un pour cent à celui qui aura souffert le dommage, à compter du jour de la notification, jusqu'à ce que le paiement soit effectué. Les juges (4) rechercheront soigneusement si l'assureur a des raisons suffisantes pour refuser le paiement à cause d'une fraude manifeste, par exemple, si des propriétaires en faisant assurer le navire et les marchandises avoient déjà connoissance de la perte; alors

(1) Cet article paroît emprunté au chapitre VI de la VI.e partie du code suédois de 1667.
(2) Cet article paroît emprunté au chapitre VII de la VI.e partie du code suédois de 1667.
(3) Cet article paroît emprunté au chapitre XI de la VI.e partie du code suédois de 1667.
(4) Il paroît que les contestations en matière d'assurance maritime n'étoient pas encore du domaine des arbitres, comme en Suède, où il étoit permis de terminer des contestations par cette voie, suivant le § 1.er du chapitre 1.er du dernier livre du code de 1667. On verra plus bas, article 1.er du chapitre VIII, que le code de Danemarck se borne à prescrire la procédure sommaire.

Forsikkring, efterat Ejermanden fuldkommelig viste, at det var forulykket, og da strax derudi endelig dømme efter Sagens Beskaffenhed.

ils donneront une sentence péremptoire selon la nature de la chose (1).

X. Hvis ingen Tidende efter flittig Forspørsel skulle kunde bekommis om det forsikkrede Skib, eller Gods, som til nogen Stad i Europa er gaaet, inden Aar og Dag, da holdis det for at være forulykket. Er det uden Europa, og ingen Kundskab kand faais inden to Aar, saa regnis det fortabt, og efter den Dag haver Asseuradeuren tre Maaneder til at betale Pengene, eller siden, som før er mælt, betale Rente, og ved Retten tvingis til Betalningen.

X. Si, dans un an et un jour et malgré les recherches les plus soigneuses, on n'a reçu aucune nouvelle du navire et des marchandises assurées, lorsqu'ils étoient expédiés pour un lieu situé en Europe, le navire sera réputé perdu. Si sa destination étoit hors de l'Europe, il sera réputé perdu, lorsque dans deux ans on n'aura pas eu de nouvelles; l'assureur aura alors un délai de trois mois pour effectuer le paiement, mais ce délai expiré, il devra des intérêts et pourra être contraint à payer (2).

XI. Hender det sig og, at nogen for een, eller anden, Aarsags Skyld skulle gandske forandre sin forrehavendis Rejse, eller og mindre Gods indskibe, end Forsikkring var taget for, da skal Ejermanden, saa snart hand dertil resolverer, eller det vitterligt bliver, give Asseuradeuren det tilkiende, og opsige sin Contract, hvilket kaldis Restourno, hvorimod den oprettede Forsikkrings-Contract skal være ophævet; Dog nyder Asseuradeuren for sin hafte Umage med ind- og af-Skrivning een half pro Cento af den udgiven Premie, og legger Resten af Pengene strax fra sig.

XI. S'il arrive que quelqu'un, par une raison quelconque, change de destination ou charge moins de marchandises qu'il n'en a fait assurer, le propriétaire, aussitôt qu'il prend cette résolution ou qu'il en a connoissance, doit le faire savoir à l'assureur et résilier le contrat, ce qui est appelé *ristourne;* alors le contrat d'assurance sera nul; néanmoins l'assureur gardera, pour la peine qu'il aura eue d'inscrire la convention sur ses registres et de la rayer, un demi pour cent de la prime convenue, et il rendra le reste sans retard (3).

Cap. VII.

Om Admiralskab.

Chapitre VII.

Des voyages de conserve.

I. Befinde sig i een Havn inden, eller uden, Riget nogle af Kongens Undersaatters Skibe, som paa een Tid ere seglfærdige og have een Rejse for, og de af Frygt for Capere, eller for andre Ulykkelige Tilfælde, for raadeligt eragte at blive sammen, og giøre Admiralskab, saa skulle de indgaa

I. Quand plusieurs navires, appartenant à des sujets du roi, seront réunis dans un port du royaume ou d'un pays étranger, pour mettre à la voile en même temps et pour la même destination, et que, par peur des pirates ou pour prévenir d'autres accidens, ils trouveront bon de rester ensemble et de faire voyage de conserve, ils mettront par écrit

(1) Cet article paroît emprunté au chapitre x de la VI.e partie du code suédois de 1667.

(2) Cet article paroît emprunté au chapitre XIII de la VI.e partie du code suédois de 1667.

(3) Cet article paroît emprunté aux chapitres IX et XV de la VI.e partie du code suédois de 1667. Ce code, de même que celui de Danemarck, offre peu de développemens sur les assurances. Ce contrat fut introduit assez tard dans le commerce maritime du Nord. Brorson, page 402, fait la remarque que longtemps il ne se trouva pas en Danemarck de capitalistes assez hardis pour se rendre assureurs. Ce n'est qu'après l'établissement d'une compagnie privilégiée que les assurances y ont pris quelque activité.



visse skriftlige Artikler imellem hin anden, som de siden Ubrødeligen skulle holde, indtil Rejsen er endet.

une convention mutuelle qui devra être observée fidèlement jusqu'au terme du voyage (1).

II. Fører da nogen værbar Skib der iblant, da skal hand føre Flaget og forsvare de andre, og ingenlunde tillade, at noget fremmet Skib ligger ham om Borde, under hvad Forrevendning det være kand, enten at see hans Pas, eller Søebreve; Men holde dem fra sig det meeste mueligt være kand, hvortil alle andre Skibe, som i samme Admiralskab fare, hannem efter yderste Evne skulle hielpe og bispringe, og skulle nogen fremmede ham medt Magt ville tvinge at anlegge, da skal hand af al Magt staa derimod, og ingenlunde tilstæde, at noget derudj skeer Kongens Høyhed til Forklejning, eller hans Undersatter til Skade. Giør nogen herimod, og hand ikke setter sig til Verie, om hand ellers det kand giøre, straffis efter Søe-Artiklerne. Hvis og Skylden skulle findis hos nogle af Folkene, som ikke ville giøre deris Pligt i saadan Tilfald, forholdis iligemaade efter Søe-Artiklerne.

II. S'il y a parmi eux un navire armé, il doit hisser le pavillon et défendre les autres, en ne permettant pas qu'un navire étranger les aborde, sous quelque prétexte que ce soit, même pour voir les passeports ou les papiers, et il doit le repousser autant que possible; tous les autres navires qui composent la flotte doivent l'aider et l'assister de tous leurs moyens. Si des navires étrangers veulent forcer la flotte à discontinuer sa route, il s'y opposera de toutes ses forces et il ne permettra rien qui soit préjudiciable à l'honneur du roi ou aux intérêts de ses sujets. Celui qui négligera de se défendre, encore qu'il en eût la possibilité, sera puni conformément aux articles maritimes (2). Si quelque matelot est trouvé coupable de n'avoir pas fait son devoir dans un tel cas, il sera puni de même selon les articles maritimes.

III. Alle Udgifter og Skader, som i saa Maader giøris og givis, skulle af alle, som i Floden ere, betalis efter deris vedtaget Admiralskabs-Brev, og det efter Proportion af et hvert Skibs og indehavendis Ladings billig Værd.

III. Toutes dépenses et frais que l'on fera dans ces circonstances seront payés par tous les navires selon leur convention pour le voyage de conserve, et en proportion de la valeur des navires et de la cargaison (3).

IV. Alle Værbare Skibe skulle om Nattetide have Lygter med tænte Lys udj, at de dis bedre kunde være tilsammen, og al befrygtendis Fare dis bedre forrekommis.

IV. Pendant la nuit tous les navires armés porteront des fanaux avec des lumières allumées, pour que la flotte reste mieux ensemble et pour prévenir tout dommage (4).

V. Hvis noget Kofardi-Skib har giort Admiralskab med andre, og siden uden billig Aarsag gaar fra dem, da skal hand ikke alleeniste betale to Mark af hver Læst

V. Si un navire de commerce qui est convenu de voyager de conserve avec d'autres bâtimens, les quitte sans raison suffisante, il paiera une amende de deux marcs par laste à répartir entre le dénonçant, les pauvres

(1) Cet article paroît emprunté au chapitre II de la VIIe partie du code suédois de 1667; mais une disposition analogue se trouvoit déjà dans le chapitre XX du Jons-bog (page 85 ci-dessus).
(2) M. Brorson indique comme celle à laquelle on fait allusion ici, la loi du 27 mars 1683.
(3) Cet article paroît emprunté au chapitre VII de la VIIe partie du code suédois de 1667.
(4) Cet article paroît emprunté au chapitre V de la VIIe partie du code suédois de 1667.

til Angiveren, de Fattige Søefolk og de andre Skippere, som blive i Amiralskabet, men end ogsaa svare samme Skippere til al den Skade de have lidt paa Skib eller Gods, efter samme Proportion, som hand skulle haft betalt, om hand hafde blevet i Floden, og kommer hand selv til Ulykke, da have Skade for Hiemgield.

VI. Hender det sig og, at noget fientlig Skib skulle af saadan sluttet Flode bemægtigis, da skal det strax föris i een af Kongens, eller hans Allieredis, Havne, og der efter lovlig Medfart til Priis dømmis. Hvis deraf kommer deelis imellem alle dem, som i samme Admiralskab været have, men hvis det af et fra de andre adskilt Skib opbringis, det nyder hand, som det førte, alleene og deeler Byttet imellem sig og sins Skibsfolk efter een hvers Løn, eller Maanets-Penge. Skulle og nogen, som fører værbar Skib, erobre fra Fiendet et Danskt Skib, som i fire og tyve Timer hafde været i Fiendens Gevalt, da er det hans Priis alleene; Men kand nogen blive det mægtig fra Fienden inden den Tid, da nyder hand af samme igientaget Skib den halve Deel og Ejermanden den anden halve Deel.

mariniers et les autres navires qui n'ont pas quitté la flotte; et en outre il sera responsable envers les autres patrons de tout le dommage que leurs navires ou leurs marchandises auront souffert, dans la proportion de ce qu'il auroit dû payer s'il étoit resté uni à la flotte. S'il éprouve lui-même un accident, il supportera le dommage tout seul (1).

VI. S'il arrive qu'un navire ennemi soit pris par la flotte réunie, il sera amené de suite dans un port du roi ou de ses alliés, où il sera déclaré de bonne prise dans les formes légales. Ce qui en proviendra sera réparti entre ceux qui auront fait le voyage de conserve; mais s'il est pris par un navire seul et séparé des autres, le commandant de ce navire l'aura à lui seul, et répartira la prise entre lui et son équipage au *prorata* des gages ou salaires mensuels de chacun. Si le commandant d'un navire armé reprend aux ennemis un navire danois qui, pendant vingt-quatre heures, a été au pouvoir ennemi, il lui appartiendra en entier comme bonne prise; mais si quelqu'un reprend un navire aux ennemis dans les vingt-quatre heures de la prise, il aura la moitié du navire reconquis et le propriétaire l'autre moitié (2).

Cap. VIII.

Om Søerettens Sagers Udførelse.

I. Alle Sager, som af denne Søehandel deris Oprindelse have, eller og af denne Søeret dependere, skulle enten de angaa Indlændiske, eller Udlændiske imellem him anden, strax af een hver Stæds ordinarie Dommere forretagis, og inden trende Solemerker efter lovlig Medfart og denne Søeret paakiendis, og hvis nogen ikke skulle have den Videnskab at kunde selv udføre sin

Chapitre VIII.

De la procédure maritime.

I. Toute affaire à laquelle un négoce maritime aura donné naissance et qui rentre dans le droit maritime, que les parties soient des naturels ou des étrangers, sera sans délai instruite par le juge ordinaire de la ville et jugée dans les trois jours, suivant la forme légale et le présent droit. Si quelqu'un n'a pas assez de connoissance pour défendre lui-même sa cause, les magistrats de la ville où l'action a été formée commettront une

(1) Cet article paroît emprunté au chapitre VI de la VII.e partie du code suédois de 1667; mais voir la note de l'article 1.er ci-dessus.

(2) Cet article paroît emprunté au chapitre VIII de la VII.e partie du code suédois de 1667, mais l'un et l'autre ont leur source dans les recès anséatiques; voir tome II, pages 462 et 463.

Sag, da skal Øvrigheden paa Stædet, naar hand det begærer, strar forordne ham een ærlig og lovkyndig Mand, som ham i sin Sag for billig Betalning kunde betiene.

II. Indfalder Tvistighed imellem dem, som inden Skibsborde ere, naar nogen Skade er tilføjet Skib, eller Gods, formedelst nogen Officers, eller Gemeens, Forseelse, og de, der vidne skulle, ikke kand afbie den ordinarie Tid, som de, hvilke det paagielder, kand personlig, eller ved deris Fuldmægtige, være til Gienmæle, da maa Vidner eedelig føris til Tinge, eller for Byefogden i hans Huus i trende Dannemænds Overværelse, paa det Sandheden kand komme for Dagen, hvilket siden skal staa for fulde, med mindre nogen til sin Befrielse strar paa Stæden, hvorved Ulykken skeet er, sig har forsynet med nøjagtig Bevis, og Attest taget hos næste Stæds Øvrighed, at Skaden ikke skeede af nogens Forsømmelse, eller Forseelse, hvor da Øvrigheden paa Stæden alvorlig skal formane de vedkommende, at de den bare Sandhed udsige, og der hos paa det flittigste erkyndige sig om Sagens Beskaffenhed samt hvad Vind og Vejer paa de Tider har været, og hvorledis Seglatzen er holden, hvilket altsammen i samme Tingsvidne, eller Document, udførlig skal indføris, hvorimod siden ikke lettelig maa føris andre Vidner.

personne honnête et connoissant le droit, qui puisse l'assister dans son procès moyennant des honoraires équitables (1).

II. S'il y a entre ceux qui sont dans le même navire un litige sur un dommage causé au navire ou aux marchandises par la faute d'un officier ou d'un matelot, et si les témoins ne peuvent pas attendre le temps ordinaire jusqu'à l'arrivée des intéressés ou de leur fondé de pouvoirs, ils pourront déposer sous serment devant la cour ou devant l'avoyer du village, dans sa maison, en présence de trois hommes respectables, afin que la vérité soit établie. Ces témoignages seront valides, à moins que quelqu'un n'ait pour sa défense, sur les lieux mêmes où l'accident est arrivé, des preuves suffisantes que le dommage n'a été causé par la négligence ou la faute de qui que ce soit. Dans tous ces cas, les magistrats de la ville doivent requérir les témoins de dire la vérité entière, et s'instruire soigneusement de toutes les circonstances, du vent et du temps qu'il y a eu et de la direction de la course. Le tout doit être consigné d'une manière étendue dans le procès-verbal d'enquête, et après cela on ne pourra pas légèrement produire des témoignages contraires.

Cap. IX.

Om Kongens Søefolk.

Alle Kongens Søefolk, saa vel Officerer som Gemeene, som nu udj Kongens virkelig Tieniste ere, eller sig derudj herefter begive, skulle paa hvad Stæd de end og monne boe, eller sig ville nedsette, i Kongens Riger og Lande, være for alle Borgerlige og Byens Bestillinger samt Tynge og Paalæg,

Chapitre IX.

Des marins du roi.

Les marins du roi, soit officiers, soit matelots, qui sont ou entreront dorénavant à son service actif, dans quelque lieu du royaume qu'ils veulent demeurer et se fixer, seront libres de toutes charges civiles et municipales, de tout impôt et contribution, quelque nom qu'ils portent, quand même ils feroient une négociation civile d'une plus

(1) Il y a quelque rapport entre cet article et les chapitres I et II de la VIII.e partie du code suédois de 1667.

hvad Navn det og have kand, fri og forskaanede, om end skiønt de een, eller anden, liden borgerlig Næring monne bruge; Dog at de paa behørige Stæder tilbørligen erlegge til Kongen Told, Accise og Consumption, af hvis de handle med, og ellers skal med dem i andre deris Sager forholdis efter som tilforn i den første Bogs andet Capitels niende Artikel er mælt.

ou moins grande importance; bien entendu qu'ils paieront exactement dans les lieux déterminés le péage dû au roi et tous les autres droits de leur commerce. Dans leurs autres affaires on observera ce qui a été dit dans le neuvième article du second chapitre du premier livre (1).

(1) Ce neuvième chapitre a trois articles de plus dans le code publié en Norvége; mais comme ils sont tous aussi dénués d'intérêt que celui-ci, je ne crois pas qu'il soit utile de les transcrire. Persuadé qu'il pouvoit y avoir quelques différences importantes entre le texte promulgué pour le Danemarck en 1683 et celui qui fut promulgué pour la Norvége en 1685, je m'étois réservé de recueillir les variantes. M. Henschel, après avoir comparé attentivement les deux codes, n'y a trouvé que des différences de mots, d'orthographe, de quelques locutions qui n'offrent pas de véritables variantes de sens ou de dispositions législatives. Il n'en faut excepter que la variante dont j'ai indiqué l'existence, page 276, note 5. Le code norvégien ajoute à l'article 27 du chapitre 1.er les mots suivans : Men med Skibe om føre trælast, skal ingen hverken Scipper eller Baadsfolk, tilladis nogen føring; *mais dans les navires qui transportent du bois, ni le patron ni les gens de l'équipage n'auront de port franc.*

CHAPITRE XIX.

Droit maritime de Brème *.

L'EXISTENCE de la ville de Brème est ancienne, mais peut-être beaucoup moins que ne l'ont cru quelques écrivains (1). Sa position l'invitoit à se livrer au commerce maritime. Le plus ancien code brémois qui soit connu et dans lequel on trouve quelques dispositions relatives à ce commerce n'a cependant été rédigé qu'en exécution d'une loi faite le 30 novembre 1303.

Les auteurs de ce code placèrent en tête, des usages observés de temps immémorial sous le nom de Dat Stad Bock; ils y réunirent les lois ou usages en vigueur qui pouvoient servir à le compléter, empruntés sans doute au droit commun des villes de Saxe, notamment à celui de Soest. A la suite on trouve, dans les éditions imprimées, vingt-quatre statuts, publiés le 2 février 1304, et trente-trois Ordelen, sortes de décisions judiciaires qui, après avoir statué sur des différens particuliers, étoient, par la seule autorité du sénat, mis au rang des règles obligatoires pour tous les citoyens (2).

Quoiqu'il soit évident, d'après ce que je viens de dire, que le statut dont il s'agit n'a pu être achevé qu'en 1304, on le nomme vulgairement code de 1303, et je me servirai de cette désignation.

Ce code reçut des additions successives, de 1305 à 1308 et de 1330 à 1424, qui consistoient non-seulement dans l'insertion de nouveaux ordales, mais aussi de jugemens sur des questions importantes, distingués des ordales par la dénomination de Scheidungen. Ces additions étoient faites à mesure que l'occasion s'en présentoit, ainsi que le constate la différence des écritures sur l'un des manuscrits dont Oelrichs a fait usage pour l'édition qu'il a donnée en 1771 des statuts de Brème.

Par suite de troubles civils, dans lesquels la bourgeoisie, révoltée contre le sénat, qu'elle accusoit d'avoir méconnu ou violé ses droits, destitua ce corps et s'empara de l'autorité, on rédigea un nouveau code en 1428, dans lequel on n'inséra point les ordales, parce que précisément un des griefs de la bourgeoisie contre le sénat étoit qu'il se fût arrogé le droit de faire des lois

* Dans l'ordre géographique que j'ai cru convenable de suivre, j'aurois dû laisser de côté le droit de Brème, pour m'occuper des états qui bordent la Baltique; mais j'espère qu'on me pardonnera de m'être écarté de ce plan, Brème, quoique située en dehors de la Baltique, ayant toujours été liée d'intérêts et de législation avec les villes du bassin de cette mer.

(1) On peut consulter Just. Winckelman, *Exsequiæ Rutlandi Bremensis,* sect. XI, apud Westphal, *Monumenta inedita,* tom. III, col. 2053 *et seqq.*— Conring, *De urb. Germ.* §§ 28 et 70.— Rheden, *De statutis Bremensium ad mercaturam compositis,* pag. 19.— Dreyer, *De inhumano jure naufragii,* pag. 149.

(2) Oelrichs, préface de son édition des statuts de Brème, not. *m,* page XIV. — Eichhorn, Deutsche Staats- und Rechts-geschichte, tom. II, § 258.

de sa seule autorité (1). Mais au rétablissement de la paix, il fut remplacé par un code rédigé en 1433, qui n'est que celui de 1303, avec les statuts et les ordales postérieurs, réunis en nouvel ordre (2).

Quoiqu'on ne possède aucune preuve que la ville de Brème se soit occupée, avant 1303, de promulguer authentiquement ses lois civiles, il n'est guère probable que, jusqu'à cette époque, elle ait été dépourvue de toute législation positive, non-seulement sur la police, les droits de famille, de successions et autres objets de cette nature qui, par la force des choses, amenoient des occasions de contestations habituelles, mais principalement sur le droit maritime.

Oelrichs est de cette opinion, pages 1 et suiv. de la préface qui précède son édition des statuts de Brème. Il convient que l'on n'a pas trouvé de code plus ancien que celui qui porte la date de 1303; mais, selon lui, ce fait seul n'exclut pas l'existence de codes antérieurs, dont les exemplaires ont pu être détruits, surtout après que la rédaction de celui de 1303 les eut rendus inutiles. Il donne pour preuve, ou du moins pour appui de cette présomption, ce qui eut lieu relativement au manuscrit du code de 1428, que le sénateur Math. Chythræus retrouva par hasard, en 1618, aux archives, dans un tiroir qui n'avoit pas été ouvert depuis longues années. Il cite également l'oubli dans lequel étoit restée l'existence des lois de police de 1450, appelées **Kundige Rolle**, dont il n'y avoit plus qu'une copie dans les registres du sénat.

On s'est prévalu, dit-il, de certaines expressions contenues dans le préambule des statuts de 1303, pour établir qu'ils forment les plus anciennes lois écrites de Brème; mais il est douteux que les mots cités aient le sens qu'on leur attribue; et, en outre, est-il croyable que, tandis que les plus petites villes d'Allemagne avoient, dès le XIII.e siècle, leurs propres codes de lois, la ville de Brème, célèbre dans les temps les plus reculés, par son commerce et par son industrie, qui possédoit ses tribunaux et ses magistrats, et qui, dès l'année 1273, avoit donné à ses corporations d'ouvriers des lois écrites, n'eût été régie jusqu'en 1303 que par de simples usages traditionnels?

Le code auquel, avec tous les auteurs, je donne la date de 1303, a été publié par Oelrichs, comme je l'ai déjà dit, et par Nettelblat, *Greinir,* t. III, page 46. Il ne contient rien autre chose sur le droit maritime que trois dispositions qui, dans le premier des manuscrits employés par Oelrichs, ne portent aucun numéro, et qui, dans le second, forment les ordales 116, 134 et 139. J'ai dit plus haut que ce code de 1303 a été, dans l'année 1433, remis en un ordre nouveau, avec des additions dont aucune n'est relative au droit maritime. Cette rédaction de 1433 a été également publiée par Oelrichs; on la trouve encore dans le recueil de Puffendorff, intitulé *Observationes juris*

(1) Consulter, sur l'histoire des statuts de Brème, Rheden, *De statutis Bremensium ad mercaturam compositis*, § 17, et Oelrichs, préface de son édition des statuts.

(2) Oelrichs, *ubi suprà,* page xxvj.

universi, tome II, supplément, pages 21 et suiv. Les trois ordales que je viens d'indiquer y portent les n.[os] 63, 64 et 65.

Mais il n'est guère possible de croire que Brème n'ait pas connu le besoin d'un droit maritime plus étendu, et qu'il n'ait pas existé sur cette matière des usages, au moins aussi anciennement que sur les autres objets du droit civil. L'ordale 103 du code de 1303, qui est le 22.[e] de celui de 1433, semble appuyer ma conjecture. Après avoir donné une règle de droit sur les torts causés à autrui, cet ordale ajoute : Mer Schiprecht hevet ander Recht van Schaden; ce qui signifie, *mais en droit maritime on admet d'autres principes sur le réglement des dommages.* Cependant j'avoue que l'argument que cet ordale fournit n'est pas décisif, parce qu'on trouve une disposition pareille dans les statuts de Hambourg, Lubeck, Riga, &c.

Toutefois on ne peut nier qu'il n'a pu être adopté à Brème, par le motif qu'il reconnoissoit l'existence d'usages maritimes. Or quels étoient-ils? Ce ne sont point certainement les trois ordales indiqués plus haut; aucun ne statue sur les dommages et les preuves en matière maritime. Il est naturel donc de recourir à quelque autre document; et comme le seul statut civil connu qui ait précédé la rédaction de 1303 est le Stadt-Bock, où nous ne lisons pas un mot sur le droit maritime, il faut porter ses recherches ailleurs.

On peut donc croire que l'ordale 103 fait allusion à une série d'articles empruntés à la ville de Hambourg, dans lesquels effectivement on s'occupe des dommages causés à des navires par abordage, ainsi qu'il résulte de l'article 21, formant l'article 16 de ceux que Brème a empruntés.

Post, dans sa dissertation intitulée *De curâ Bremensium circa rem nauticam*, pages 30 et 31, n'est pas de cet avis. Il se fonde sur ce que la série d'articles dont je viens de parler n'est point annexée à tous les manuscrits; mais cet argument négatif, dont on ne peut rien conclure, me semble manquer de base solide. S'il est vrai qu'un des manuscrits du droit de Brème, celui qui fut fait pour le sénat en 1304 ou 1305, consulté par Oelrichs et par Nettelblat, ne contienne pas les articles dont il s'agit, ils sont joints à un autre manuscrit dont le premier de ces auteurs a également fait usage, et auquel il attribue un grand caractère d'authenticité.

Ils étoient aussi annexés au statut de 1433, qui n'est, comme je l'ai dit plus haut, que celui de 1303 en nouvel ordre; et Post lui-même nous l'apprend, pages 34 et suivantes, en indiquant une copie de ce statut qui étoit de son temps en la possession d'Ahasver.

D'ailleurs, l'objection de Post ne feroit que reculer la difficulté sans la résoudre; car les termes de l'ordale 103 sont positifs; ils supposent l'existence à Brème d'usages maritimes, et ils y renvoient. Or, dès qu'on trouve ces articles transcrits à la suite d'un des manuscrits du code de 1303, et aussi à la suite d'un manuscrit de celui de 1433, qui n'en est que la reproduction, il est naturel de les considérer comme ceux auxquels l'ordale fait allusion, et de



s'en tenir à la présomption que Brème les avoit déjà empruntés à Hambourg, à l'époque où fut rédigé le code de 1303.

Un état qui n'a pas encore fait de lois sur des matières susceptibles de donner lieu chaque jour à des négociations dont il faut assurer l'exécution, est naturellement porté à emprunter les usages d'un peuple voisin, avec qui ses relations de commerce sont fréquentes.

Enfin, ce qui me paroît décisif, lorsqu'en 1345 les habitans d'Oldenbourg, autorisés par Conrad I.er, demandèrent, pour les adopter, les lois en vigueur à Brème (1), il leur fut envoyé une copie du code de 1303, à laquelle étoit jointe une partie des articles du droit maritime de Hambourg. Il est donc évident qu'en 1345 les magistrats de Brème considéroient ces articles comme faisant partie de leur code national, et qu'on peut sans témérité en conclure que c'est le droit maritime dont l'ordale 103 entendoit parler.

On peut encore, en faveur de mon opinion, invoquer un argument qui me paroît d'une grande force. Nous verrons dans le chapitre suivant que cette série d'articles du droit de Hambourg, dont on ne peut au juste fixer la date, mais qui très-probablement existoit en 1270, reçut, dans cette dernière ville, une assez importante modification en 1306 ou peu après; et qu'en conséquence l'article 14 fut rayé dans le manuscrit de 1292, qui est dans les archives du sénat. Or cet article se trouve dans le nombre de ceux qui sont annexés aux codes de Brème; il fait partie de ceux qui furent communiqués à Oldenbourg. Ne semble-t-il pas évident que si les magistrats de Brème avoient adopté le droit maritime de Hambourg, postérieurement à 1306, ils n'auroient pas conservé un article déjà abrogé et remplacé? Ne faut-il pas en conclure que l'époque à laquelle Brème avoit adopté ce droit maritime est antérieure à 1306; que dès lors c'est à ce droit maritime que se réfère l'ordale qui en présuppose l'existence?

Post croit que ce fut seulement en 1345 que Brème adopta cette série d'articles! Mais pourquoi cette date, qui est seulement celle de l'envoi du code à Oldenbourg? Quelles sont les présomptions qui portent à la préférer? La raison commande de croire que Brème n'a pas dû être longtemps livrée à la navigation, sans avoir besoin de règles sur cette matière; l'analogie nous conduit à croire qu'on auroit dû s'en occuper lorsqu'on a rédigé le statut de 1303, s'il n'en avoit point encore existé; la saine logique en conclura qu'il y avoit à cette époque un droit maritime, puisque le statut civil y renvoyoit. Si ce droit n'étoit pas la série d'articles dont il s'agit, si on ne les a adoptés à Brèmè qu'en 1345, à quel autre l'ordale 103.e faisoit-il allusion?

Post répond, page 29, que jusque-là on suivoit le droit de Wisby. Sans doute il n'y a rien d'impossible, si par ce mot, droit de Wisby, on entend le statut de cette ville, et non la compilation Hogeste Water-Recht, qui n'étoit

(1) Les documens relatifs à cette adoption se trouvent dans Oetken, *Corpus constitutionum Olden burgicarum*, part. VI, pag. 228, et dans Mencken, *Scriptores rerum Germanicarum*, tom. I.er, pag. 583.

pas encore rédigée. Mais en admettant, ce que je n'entends point contester, qu'avant 1303 Wisby eût un statut civil qui s'étoit occupé du droit maritime, pourquoi prétendre que l'ordale 103 renvoie à ce droit, dont on ne trouve point de copie annexée à des manuscrits du code de 1303, tandis que sur trois manuscrits connus deux offrent la série d'articles empruntés au droit maritime de Hambourg.

La seule question qui puisse s'élever seroit peut-être, si ces articles ont été primitivement rédigés à Brême, d'où Hambourg les auroit empruntés, ou s'ils ont été faits à Hambourg, d'où Brême se seroit contentée d'emprunter ce qui paroissoit le plus conforme aux besoins de son commerce maritime.

Tout porte à croire que la priorité appartient à Hambourg, et j'en donnerai les raisons dans le chapitre suivant. Je me borne à faire remarquer ici qu'on peut le conclure principalement du fait que, nonobstant les précautions prises par les rédacteurs brémois de substituer le nom de leur ville à celui de Hambourg dans ces articles de droit maritime, ils y ont quelquefois laissé subsister ce dernier nom.

Mais les magistrats de Brême, en empruntant le droit maritime de Hambourg, l'adoptèrent-ils en entier?

Oelrichs a donné sous le titre de *droit maritime,* annexé au code de 1303, la série entière de celui de Hambourg, à la seule exception de l'article 19, qui est relatif aux chargemens pour Utrecht. On seroit donc porté à croire que les magistrats de Brême n'avoient pas fait d'autres retranchemens.

De fortes raisons portent néanmoins à croire qu'on retrancha encore l'article 26, spécial pour Hambourg, dont il détermine le pavillon, parce que les magistrats de Brême ne pouvoient et ne devoient pas imposer à leurs concitoyens l'obligation de s'y conformer. On peut croire aussi qu'ils n'eurent aucun besoin d'emprunter tout ce qui concerne spécialement les comptoirs de Flandre, parce que, d'après l'état du commerce de Brême à l'époque dont il s'agit, ces dispositions n'étoient d'aucune utilité ; ce qui paroît même résulter de ce que l'article 19 n'est point dans le texte qu'Oelrichs a publié.

Deux faits qui me semblent mériter quelque considération viennent à l'appui de mon sentiment.

J'ai dit qu'Oldenbourg avoit obtenu en 1345 la faculté d'adopter le droit de Brême : or, les rubriques du code de cette ville, publiées par Oelrichs, pages 828 et suivantes, constatent que les articles 2, 6, 17, 19 et 26 du droit de Hambourg de 1270 n'en faisoient point partie.

J'ai indiqué plus haut une copie du code de 1433, sur laquelle Post a donné quelques détails, page 35, et qu'avec lui j'appelle code de Rheden; la série d'articles de droit maritime empruntés à Hambourg y est annexée, et précisément aussi les articles que je viens d'indiquer n'y sont point contenus. On voit même, si la copie du code de Rheden est fidèle, qu'on avoit retranché dans quelques-uns des articles empruntés ce qu'ils avoient de relatif aux

comptoirs de Flandre. Il y a d'autant moins lieu d'être surpris de ce choix d'articles et de cette exclusion de quelques-uns, qu'on verra dans le chapitre XXI, destiné au droit maritime de Lubeck, que cette ville n'adopta pas non plus la totalité de la série de Hambourg.

Ces considérations m'ont porté à croire que, dans le fait, Brème n'avoit pas intégralement emprunté tous les articles du statut maritime de Hambourg de 1270; et, guidé à la fois par les rubriques du statut d'Oldenbourg et par le code dit de Rheden, je ne publie dans ce chapitre, destiné à Brème, que les articles qu'ils indiquent.

Si je me suis trompé, mon erreur sera sans importance puisqu'on retrouvera les articles omis dans le chapitre suivant.

Oelrichs a publié à la suite de ce droit maritime quelques dispositions additionnelles. Une de ces dispositions est relative à la manière d'évaluer les mesures de blé en poids : c'est une addition à l'article 16 du statut emprunté à Hambourg.

Les quatre derniers reproduisent quatre articles d'un recès anséatique de 1378, qui prescrivoit à toutes les villes alliées de le publier dans leur juridiction. En effet, Brème étant alors une ville anséatique, les recès dont j'ai donné les textes chapitre XIV suppléèrent à ce qui manquoit à son droit maritime.

On trouve encore dans la Kundige Rolle, sorte d'ordonnance de police dont il y a eu des rédactions différentes en 1450, 1489 et 1756, deux dispositions relatives à la construction et à la visite des navires.

Le besoin d'une législation plus complète étoit senti à Brème; et, suivant Oelrichs, préf. page 35, le sénat avoit préparé une rédaction en 1606. Il est probable que le droit maritime y auroit obtenu un titre spécial plus étendu que ce qui se trouve dans les statuts de 1303 et de 1433; mais la bourgeoisie refusa de l'adopter. Il paroît que le consul Kreffting avoit fait un travail sur le code de 1443 qui jouissoit d'une assez grande autorité; il n'avoit aucun caractère officiel, et il ne faut pas le confondre, comme l'a fait Focke (1), avec la rédaction préparée par le sénat en 1606. Le sénat ne négligea pas du moins de faire exécuter les recès anséatiques que j'ai recueillis dans le chapitre XIV. On en trouve la preuve formelle dans une ordonnance de 1687, qui rappelle aux citoyens l'obligation de se conformer au recès de 1614, et qui contient quelques dispositions d'exécution.

Lorsque le contrat d'assurance fut connu dans la navigation de la Baltique, Brème, voisine de cette mer, et suivant l'exemple de Hambourg, se conforma aux ordonnances que Charles-Quint et Philippe II avoient promulguées à ce sujet dans les Pays-Bas; c'est ce qui paroît attesté par les anciens réglemens et les plus anciennes formules que rédigèrent les compagnies d'assurances (2).

(1) Focke, *Adumbratio juris mercatorii Bremensis*, pag. 9.
(2) Focke, *ibid.* pag. 20.

Les statuts de Brème n'offrent pas de notions bien précises sur la manière dont les contestations maritimes étoient jugées dans cette ville.

Il est probable que l'usage assez général de se faire juger par arbitres y aura été pratiqué dans les premiers temps, et que les tribunaux prononçoient sur l'appel de ces décisions arbitrales. Plus tard, et surtout lorsque des usages constans se furent établis, ou qu'ils eurent été empruntés aux législations voisines, il paroît qu'on fit juger ces contestations par un tribunal composé de sénateurs et de patrons de navires; c'est du moins ce que Focke assure (1). Les auteurs qui ont écrit sur le droit de Brème, et notamment Roller, le plus récent, qui rend compte d'une ordonnance sur la procédure, ne parlent pas même de juridictions spéciales et exceptionnelles pour les causes de commerce maritime; ils laissent seulement entendre qu'on ne les soumettoit qu'à la procédure sommaire des tribunaux ordinaires.

En résumé, la législation maritime de Brème, à l'époque où s'arrêtent mes recherches, la fin du XVII.ᵉ siècle, dérive de quatre sources différentes:

1.° Le droit commun maritime suivi presque partout sans qu'on puisse indiquer les monumens qui le constatent, droit dont l'existence a dû précéder les rédactions des coutumes, en même temps qu'elle est présupposée par le petit nombre de dispositions écrites de ces mêmes coutumes (2);

2.° La législation étrangère, empruntée d'abord à Hambourg et dans la suite à la Hollande;

3.° La législation indigène contenue dans les statuts et les ordales de 1303 et de 1433, dans les rôles notoires de 1450 et dans l'ordonnance de 1687;

4.° La législation anséatique, à mesure qu'elle faisoit des progrès.

Je ne doute point aussi que la compilation de Wisby, depuis que les manuscrits et les imprimés s'en répandirent, n'ait formé à Brème un droit subsidiaire. Je n'ai aucune connoissance qu'il en existe des copies dans les archives de la ville.

Les documens que je publie dans ce chapitre seront donc:

1.° La partie du statut maritime de Hambourg de 1270 que Brème avoit empruntée, comme je l'ai dit plus haut. J'en donnerai le texte d'après Oelrichs; mais une traduction étoit inutile. Les notes indiqueront la corrélation des articles avec les textes de Hambourg; les dispositions omises; les causes probables de leur omission, ainsi que de légers changemens qui paroissent avoir été apportés à ceux qu'on adoptoit.

2.° Les trois ordales qu'on a vus ci-dessus être relatifs au droit maritime. J'en donnerai le texte d'après le code de 1303, comme le plus ancien, en indiquant leur place dans la révision de 1433, et je suivrai l'édition d'Oelrichs.

(1) Focke, *Adumbratio juris mercatorii Bremensis*, pag. 20.

(2) C'est ce qu'atteste Krefting, dans sa glose sur l'article 80 du statut réformé en 1443; je fais cette citation d'après Focke, page 24 de la dissertation indiquée précédemment.

3.° Les additions qu'Oelrichs a jointes aux articles empruntés à Hambourg.

4.° L'ordonnance de 1687, pour laquelle j'emploierai le texte d'Engelbrecht, *Corpus juris nautici*, pag. 114 et suiv., n'en ayant pas d'autres à ma disposition.

Dans les chapitres XVI, XVII et XVIII, relatifs au droit maritime de la Norvége, de la Suède et du Danemarck, j'ai présenté les notions qu'il m'avoit été possible de recueillir sur la législation des naufrages dans ces royaumes; je n'aurai point à me livrer à des recherches semblables relativement aux villes anséatiques. Comme elles n'avoient d'existence que par le commerce maritime; comme, ainsi qu'on l'a vu dans les chapitres précédens, elles ne cessoient d'employer tous les moyens de conciliation et quelquefois la voie des armes pour obtenir, dans les pays où se rendoient leurs navigateurs, la protection en faveur des naufragés, elles ne pouvoient suivre des principes différens à l'égard des étrangers, à moins que ce ne fût à titre de représailles. Brème semble faire toutefois une sorte d'exception. La ville, constituée en république, dont l'indépendance absolue étoit néanmoins contestée, n'avoit pas probablement, au sujet des naufrages, des règles autres que celles du droit anséatique. Mais le territoire connu sous le nom de duché de Brème, et différent de la ville, appartenoit à des souverains qui avoient adopté l'odieux principe, longtemps dominant, de confisquer les biens naufragés. Schuback, dans son savant traité *De jure littoris*, pag. 129 et suivantes, donne à ce sujet beaucoup de détails que je crois inutile de traduire. Il en résulte que les navigateurs qui avoient le malheur d'échouer sur le territoire du duché de Brème n'échappoient point à la confiscation s'ils n'en avoient été affranchis par des priviléges ou des traités. On peut encore consulter l'ouvrage de Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, pag. 224 et suiv. Les traités faits par Brème avec plusieurs états frisons pour assurer la sûreté du Weser inférieur sont énoncés par Sartorius, Urkundenbuch, &c., page 232, et par M. Lappenberg, dans les additions à cet ouvrage, page 767; le plus ancien est de 1220.

EXTRAITS

DES STATUTS DE LA VILLE DE BRÈME

RELATIFS AU DROIT MARITIME.

DROIT MARITIME EMPRUNTÉ A HAMBOURG.

Dit is van Schiprechte (1).

De meyne Raad unde de burghere van der ſtat van Hamburg (2) hebbet de ſchiprecht gewilkort unde ut ghegeven.

I. Van Segelenn in Vlanderenn (3).

So welk unſe burghere (4) kumpt in Vlanderen, unde heft he alzo vele côpſcattes alzo 13 ſol. engelis, efte mer; he ſcal geven enen ſchelling englis tho hanze, unde twe pen. vlamis unzer Vruwen Zunte Marie (5).

Unde van deſſeme ghelde, dat men albus tho hanze ghifft, ſcal de alderman unde de denne dar zin de twe del vordon na eren willen, unde den dridden deyl ſcal men in den blok leggen tho nutſcap.

(1) Dans le texte du manuscrit de Rheden, publié par Post, pages 36 et suivantes de la dissertation que j'ai citée, page 311, on trouve un titre plus étendu, que voici : Hir boginet ſick dat Watterrecht van Stuckenn unde Articulen Eyn Iſlick bezunderen geſcrevenn. *Ici commence le droit maritime en titres et en articles, chacun écrit à part.* Après ce titre se trouve, comme formant l'article 1.er, un texte qui n'est rien autre chose que l'ordale 134 du code de 1303 ou 64 de celui de 1433; et comme formant l'article 2, l'ordale 139 du code de 1303, le 63 de celui de 1438, de manière que dans ce manuscrit les articles de droit maritime que je publie ici commencent sous le n.o 3. Par les motifs expliqués page 314, je n'ai pas transcrit la totalité des articles qu'Oelrichs a publiés, parce que je ne considère comme empruntés par la ville de Brème que ceux qu'indique le statut d'Oldenbourg, dont Oelrichs a donné les rubriques pages 828 et suivantes. Ce sont aussi ces articles qui forment le manuscrit de Rheden; mais le texte de ce dernier, tel que Post l'a publié, ayant paru à MM. de Clercq et Henschel rempli de fautes, ils ont été d'avis que je préférasse celui d'Oelrichs. J'ai dit que ces articles ne seroient point accompagnés de traduction française; on la trouvera dans les chapitres correspondans du statut de Hambourg, que j'aurai soin d'indiquer dans les notes.

(2) Ce mot se trouve dans la rubrique du code communiqué à Oldenbourg.

(3) Cette rubrique n'est point dans le code d'Oldenbourg. C'est assez l'usage dans les anciens manuscrits que le premier chapitre n'ait pas de rubrique; j'ai cru devoir emprunter celle du manuscrit de Rheden. Ce chapitre 1.er est aussi le premier dans le droit de Hambourg et le troisième dans le manuscrit de Rheden.

(4) Le manuscrit de Rheden porte Schippman, mot qui ordinairement signifie *matelot*. En supposant que la leçon fût bonne, il faudroit traduire ce mot par *gens de mer en général*, autrement l'article n'auroit pas de sens exact.

(5) Le texte d'Oelrichs contient après ces mots un alinéa relatif à Utrecht, qui ne se trouve point dans le manuscrit de Rheden, publié par Post. D'après les explications que j'ai données, page 314, j'ai dû le supprimer.

II. Wo men de morgensprake holden scal (1).

Eyn yewelik man unzer burghere scal des Zondages (2) komen tho der margensprake, bi twene pen. engelis; id en do eme not, efte he en hebbe orlof van deme oldermanne. Zo we dar geladen wert umme clage, unde kumpt he nicht, de scal id beteren mit 12 pen. englis.

III. Van claghenden vor baliu eder vor schulten (3).

Id en scal neyn unze burghere den anderen vorclagen vor den baliv, effte vor den schulten. Zo wer dat deyt, de scal dat beteren mit III marken zulvers, to der stad kore, vnde scal eme zinen scaden upprichten. En man scal den anderen vorclagen in der morghensprake, unde dar scal men dat sceden mit rechte.

IV. We eyn ordel schelt buten landes (4).

Id en mach nen man en ordel beschelden in der morghensprake, he en moge id bezetten mit 5 verdingen; unde we dat bescelt de scal id denne tho Hamburch (5) upp dat hus teen.

V. Ofte eyn scipman des nachtes buten schepe is (6).

So welk schipknape des nachtes buten deme schepe lecht zunder orloff, de scal dat beteren mit 4 pen. englis; de scholen nemen de schipheren unde de schipmans.

VI. Ofte eyn schipman de se nich weder (verdregen) ne mochte (7).

So wele schipman (8) van zee weghene weder ghifft efte legerafftich wert, de scal wederkeren al zyn vorlon (9); dat scholen uppnemen de schipheren unde de schipmanne ghelik.

VII. Dit is van schipmanne voringe (10).

Eyn yewelk schipher scal voeren iewelkene schipmanne to Norweghene, unde van den

(1) Cet article est le 3.e dans le droit de Hambourg et le 4.e dans le manuscrit de Rheden. Le 2.e article du droit de Hambourg n'avoit pas été admis à Brème, comme on l'a vu page 313.

(2) Le manuscrit de Rheden porte Zunnavendes, *samedi*, au lieu de Zondages, *dimanche.* Je n'ai pas osé faire, sur la foi de ce manuscrit, en général assez fautif, de correction sur le texte d'Oelrichs, qui est conforme à ceux de Hambourg et de Lubeck.

(3) Cet article est le 4.e dans le droit de Hambourg et le 5.e dans le manuscrit de Rheden.

(4) Cet article est le 5.e dans le droit de Hambourg et le 6.e dans le manuscrit de Rheden.

(5) La conservation de ce mot même dans le manuscrit de Rheden, qui a le plus fait disparoître les traces d'emprunt, trahit l'origine de ces articles.

(6) Cet article est le 7.e dans le droit de Hambourg et le 7.e aussi dans le manuscrit de Rheden. On a vu, page 313, que l'article 6 de Hambourg étoit du nombre de ceux que la ville de Brème n'avoit pas adoptés, probablement parce qu'on y suivoit un usage différent; il en fut de même à Lubeck.

(7) Cet article est le 8.e dans le droit de Hambourg et dans le manuscrit de Rheden.

(8) Le manuscrit de Rheden portant, au moins d'après l'édition de Post, le mot Schip, au lieu de Schipman, présente une absurdité.

(9) Le manuscrit de Rheden portant, au lieu de Vorlon, le mot Vorlarenn, qui signifie *perdu*, ne donne pas de sens.

(10) Cet article est le 9.e dans le droit de Hambourg et dans le manuscrit de Rheden. J'essaierai de donner quelques éclaircissemens sur les poids et mesures qu'il indique dans les notes sur le droit de Hambourg.

to Gotlande, unde van den, vif schippunt zwares effte 20 rechtere, eft dat schip mit holt laden is. En mach en knape zine voringhe nicht laden, de schiphere scal eme gheven dar he zine vracht nympt, van deme punde alze eme boret twischen mynst unde mest. Van Rochel ein vat wines, efte vif hude zoltes van Enghelande, efte van Irlande enen zak wullen, van twen waghen. Van Hamburch (1) 16 verder beres, efte 4 punt zwares, efte en pikvat, efte twe woltvat asschen, efte en hundert zeven vote holtes, efte eyn half hundert waghenschotes, dat myn dan 10 sol. kost zi, efte en hundert melevathe (2), efte eyn half hundert molden, efte enen witschepel kornes zo welker hande id zi.

VIII. Van schepen wider weghene to schelende [schepende] (3).

Wert eyn schip vorhuret to winternisschе to Norweghen efte tho Sconen, unde alzo dat schip kumpt to Enghenlande ofte to Vlandern, unde willet de vruchtlude dat schipp hebben dor de Hovede, se scolen den schipheren gheven den dridden deil der vracht, alzo dat de erste vracht zi de twedeil; unde deme sturmanne unde iewelkeme schipmanne den driddendel zines lones meer (4).

IX. Van schen [schepen] to vorkopene de vorhuret sin (5).

So man eyn schip kumpt van Norwegen mit wintervissche, unde de schiphere dat scip vorkofft, zo zint ledich de sturman unde de scipmanne. De sciphere schal aver den schipluden huren ein gut schip, effte ze id hebben willet, dat ze ere gut mede t' hus voeren. Wor en man zyn schip vorkoft, zo schal he zyn schipmannen gheven to vorteynacht mekelon. Leget aver en man zyn schipp to winterlage, zo en ghift he mer to achte daghen wekenlon.

X. Van scipmanne up olende to latene (6).

Id en schal ok nen schiphere zinen knapen orloff gheven, effte laten uppe eneme olande, he en hebbe wittelike breke dan; alzo en schal ok nen knape zinen heren dar begheven.

XI. Van schepen to winterlage to leggene (7).

Id en mach ock nen schiphere zin schip vor Zunte Martens daghe upleghen to winterlage

(1) Le manuscrit de Rheden porte vann Bremenn ofte vann Hamborch, ce qui prouve que dans les copies brémoises on avoit eu l'attention d'approprier les articles empruntés au besoin local. La rédaction de la phrase offre aussi quelques différences qui ne m'ont pas paru néanmoins de nature à me faire abandonner le texte d'Oelrichs, conforme à ceux de Hambourg et de Lubeck.

(2) Le texte de Rheden porte Moldenn, ce qui est sans doute une erreur de copiste.

(3) Cet article est le 10.e dans le droit de Hambourg et dans le manuscrit de Rheden.

(4) On voit par le manuscrit de Rheden qu'on n'adopta point à Brème le reste de cet article, relatif aux pêches en Scanie. Des connoissances positives sur l'état spécial des relations de la ville de Brème, relativement à la pêche du hareng, pourroient seules expliquer cette suppression; mais j'ai cru devoir me conformer en cela au manuscrit.

(5) Cet article est le 11.e dans le droit de Hambourg et dans le manuscrit de Rheden.

(6) Cet article est le 12.e dans le droit de Hambourg et dans le manuscrit de Rheden.

(7) Cet article est le 13.e dans le droit de Hambourg et dans le manuscrit de Rheden.



zunder der vrachtlude willen. Na Zunte Martens daghe en schal ok nen schiphere tho der zee zeghelen, id en zi der vrachtlude willen (1).

XII. Van der vracht, ofte eyn scip tobrake (2).

So wor ein schip tho brikt, unde kumpt mit deme brokene schepe to lande [mit] alzo vele alze de vracht wert is, dar schal de schiphere zin vracht off nemen.

XIII. Swe eyn schip huret unde wedder utscepet (3).

So we huret en schip, unde schepet he dar in effte nicht, unde wil he weder utschepen, er dat schip tho zeghele geit, he schal geven halve vracht. Zeghelt aver dat schip 3 milen weges tho der zee wert, he scal geven vulle vracht.

XIV. Dit is van manneghe rleye winne (4).

So welk man zulven zin schip schepet, de en ghift nen windegelt.

Van enen hundert kornes ghift men in unde uth tho scepende 2 schilling englis, unde to koylende eyn sol. Van der last wasses 4 pen. englis (5). Van der last kopers, tennes unde blies 3 pen. englis. Van enem hundert sparren van 40 voten 7 sol. englis, van 24 voten sparren 2 sol. englis. Van stenderen de beneden 20 vote lang zin 3 sol. englis, unde de baven 22 vote lang zin 4 sol. englis. Van enen cogghen brede 1 penning englis (6). Van enem hundert remen boven 20 vote ghift men 6 pen., unde beneden 13 voten 4 pen. englis. Van waghenscote, van lichtholte, van stappen, dat boven 35 schillige is ghekoft scal gheven 2 pen. hamburge in, un 2 pen. vlamisch ut; unde is it ghekoft umme 2 punt, effte dürer, men ghifft van de hunderde 2 pen. englis, und is beneden 30 schilling gekoft, id ghifft 1 englischen pen. in unde uth. Van eneme vate aschen van Levenwolde unde van parleberghes chen vate 4 pen., van hiddesatkerschen vaten 2 pen., van boytzenburgheren vate 2 pen., van enem woltvate 1 pen. englis. Van enem voder vate smers 4 pen. Van enem vathe medes 6 pen. Van enem vate wines van Rozele efte van enem vate olyes 6 pen. englis in unde ut. Van eneme Rinschen vate van 12 amen enen schilling englis in unde uth. Van enem voder pekes 4 pen. englis in unde uth. Van enen kaven blocke 18 pen. englis in unde ut. Van eneme hunderde knarholtes, dat 24 vote lang is, efte dar boven, 2 sol. englis, unde

(1) Je ne peux me dispenser ici de faire une remarque sur une variante entre le texte d'Oelrichs et le manuscrit de Rheden, que Post a indiquée page 31, et à laquelle il paroît mettre assez d'importance. Le premier texte porte id en zi, signifiant *si ce n'est;* le second porte tho, *avec.* Post en conclut que les magistrats de Brème avoient en cela modifié le droit emprunté par eux à Hambourg; et cela est vrai, car il résulte de la leçon de Rheden, conforme aux manuscrits de Hambourg, que le patron ne doit pas partir, *encore bien que* les chargeurs y consentent, tandis que la leçon d'Oelrichs lui permet de partir *pourvu que* les chargeurs y consentent.

(2) Cet article est le 14.e dans le droit de Hambourg et dans le manuscrit de Rheden. C'est celui qui a été supprimé à Hambourg vers 1306, ainsi que je l'ai dit, page 312, et que l'atteste Anderson, Hamburgisches Privatrecht, tome I.er, page 339.

(3) Cet article est le 15.e dans le droit de Hambourg et dans le manuscrit de Rheden.

(4) Cet article est le 16.e dans le droit de Hambourg et dans le manuscrit de Rheden.

(5) Cette phrase ne se trouve pas dans le manuscrit de Rheden; mais, comme rien ne me paroît expliquer par quel motif les magistrats de Brème l'auroient rejetée, je suppose qu'elle a été omise par erreur de copiste.

(6) Après ces mots, Oelrichs insère ceux-ci, van wagenschotte in unde ut, qui n'a pas de sens; je les ai supprimés sur la foi de tous les manuscrits.

benedden 20 vote enen schilling engles. Van twen hunderden zeven-vote holtes, effte 5 vote holtes enen pen., unde van twen hunderden molden alzo. Unde van 3 hunderden mele vate 1 pen. Van stenderen 24 vote lang 18 pen. Van 6 vighenkorven 1 pen. Van dren mandelzacken 1 pen. Van twen waghen vlocken 1 pen. Van der teyer wandes 3 hellinghe. Unde al is id bi enghelsche ghelde ghescheghet. So wat in unde uth geschepet wert mit des schipheren touwe, des windegheldes schall he hebben den dridden deil (1).

XV. Dit is we scipbroken gut vint (2).

So we schipbroken gut vint up deme vorende, de schal dar aff hebben den twintichsten deil, de id halet up deme reve (3) effte in der zee, de schal hebben den dridden deil, unde drifft id bi der bort vore, dar en schip rid, unde de dat upptucht de schal hebben den twinteghesten deil.

XVI. Van anseeghelende unde van driwende (4).

So welk man den anderen anzeghelt effte upp ene drifft mit ungherade, zo welk ereme schade dar schut, den scal de andere halff ghelden; unde den scaden scal men bewizen, unde de anzeghelinge effte de drifft scal men tughen; unde [de] deme anderen den schade deit, de schal zweren, dat id ane zinen dank zi gheschen, unde de andere schal zweren wo grote zyn schade zi, unde wat zyn schip hebbe kostet weder tho makende.

XVII. Dit is van ghude ute to werpene (5).

Zo wor en schip dor nod willen gud utwerpet, dat schip schal mede ghelden mark markelike. Wert ok mast effte towe ghekorven, de schiphere heft den scaden alleine, dar en werde willekore ane dan, unde den willekore scolen tughen de in deme schepe do weren.

XVIII. Ofte eyn scip to sere gheladen is (6).

Zo wan eyn schip gheladen is tho dem schore unde wechzeghelt ungheschuldiget van deme vrachtlude, kumpt deme gude icht tu van werpendes halven, dar en scal de schiphere nene not umme liden. Wert ok en schiphere belet mit guden luden unde geschuldiget, dat zyn schip tho zere laden zi unde zeghelt he dar enboven wech, unde des gudes wert gheworpen, dat scal de schiphere alleyne ghelden. Is ok ein schip to zere laden, unde schal men utschepen, de dar lest inschepede schal erst uthschepen.

XIX. Welker wis dat minnere deil den mereren volghet (7).

So wor lude en schip hebbet tho zamende effte en man den mereren deil in deme

(1) On trouvera, page 324, dans des articles propres à la ville de Brème, une modification à cette disposition.

(2) Cet article est le 20.e dans le droit de Hambourg et le 17.e dans le manuscrit de Rheden. On a vu, page 313, que les articles 17, 18 et 19 du droit de Hambourg n'avoient pas été adoptés à Brème.

(3) Le texte d'Oelrichs porte *rene*, que M. Henschel m'a conseillé de corriger d'après le manuscrit de Rheden.

(4) Cet article est le 21.e dans le droit de Hambourg et le 18.e dans le manuscrit de Rheden.

(5) Cet article est le 22.e dans le droit de Hambourg et le 19.e dans le manuscrit de Rheden.

(6) Cet article est le 23.e dans le droit de Hambourg et le 20.e dans le manuscrit de Rheden.

(7) Cet article est le 24.e dans le droit de Hambourg et le 21.e dans le manuscrit de Rheden.

ſchepe, de minnere ſcal deme meren dele volgēn, id en zi alzo, dat he mit deme meren dele dat ſchipp wolde liggen laten unde den anderen uth broten; des en ſchal nicht zin, wente men wizet dat ſchip tho watere wert.

XX. Wor kumpane hebben eyn ſcip, de delen willen (1).

Hebbet kumpane en ſchip tho zamene, unde wil erer eyn van deme anderen, zo welk ere van deme anderen wil, ſcal dat ſchip ſetten, beyde dach unde ghelt, unde de andere ſcal keizen binnen 14 daghen, unde alzo ſcholen ze ſcheden wezen.

XXI. Wo eyn ſcipman werpeghelt gheven ſcal (2).

Eyn ſchipman enghelt nicht van ſiner voringhe tho werpinghen er halver laſt. Mer werpet men over halve laſt, zo ghelt he mede, wat denne werpen wert, mark markelik.

XXII. Van Scipbroke, wat men erſt berghen ſcal (3).

So wan en ſchip tobrikt, zo ſchal de ſchipher allererſt berghen de lude, unde dar na dat rede gut, unde dar na mot he wol berghen zin touwe oft he kan, unde dar na ſchal he den vrachtluden den boet lenen, dat ze ere gut mede berghen, eft ſe den hebben willen (4).

EXTRAIT DU CODE DE 1303 (5).

Ordele CXVI.

So we en ſcip wint edher hurt tho gheghen dhen anderen, mit vorworden tho en benomden geghene; untvort he eme ſin ſcip mit willen, dhat ſcal he eme ghelden alſo, alſe ſin ſcip unde ſin towe werd was, dhes dat ſcip is, alſo he 't holden wel in dhen hilighen.

ORDALE CXVI (6).

Si quelqu'un après avoir affrété le navire d'un autre pour faire un voyage déterminé, le conduit ailleurs sans y être contraint par force majeure, il paiera au propriétaire le prix du navire et des agrès d'après la déclaration de ce dernier, faite sous la foi du serment (7).

(1) Cet article est le 25.e dans le droit de Hambourg et le 22.e dans le manuscrit de Rheden.

(2) Cet article est le 26.e dans le droit de Hambourg et le 23.e dans le manuscrit de Rheden. On a vu, page 13, que l'article 26 du droit de Hambourg n'avoit pas été admis à Brème.

(3) Cet article est le 27.e dans le droit de Hambourg et le 24.e dans le manuscrit de Rheden.

(4) Le manuscrit de Rheden est terminé par la souscription suivante : Item. Dith recht is gheſrevenn int Jaer unnſes heeren als men Schreff duſent viff hundert dre unde dertich up den 19 dach de Mantes Merty; ce qui signifie : *Ces lois ont été écrites* (le manuscrit a été fait) *en l'an du Seigneur* 1533, *le* 19 *du mois de mars.*

(5) Ce code a été refondu dans celui de 1433. Les décisions relatives au droit maritime sont les mêmes. J'ai dû les placer sous la date la plus ancienne ; mais j'indiquerai sous chacune la place qu'elle occupe dans le code de 1433.

(6) Cet ordale est le 65.e dans le code de 1433. Il n'est point dans le droit maritime du code dit de Rheden.

(7) Une disposition identique se trouve dans l'article 11 [13] de la compilation de Wisby; mais, dans mon opinion, cette compilation a été rédigée après 1303. On pourroit, avec plus de probabilité, croire qu'elle a été empruntée aux articles 106, 132 et 226 du code de Lubeck de 1240.



Ordele CXXXIV.

So we se wint en scip tho dher se wort ane underscent, dheme sciphерren scal men dhe vracht half geven, unde dhat windelgelt dhe helfte; dhe anderen helfte, beydhe dher scipvracht unde dhes windelgheldes, scal men geven welke tit he tho dhem markedhe kumt, dhar he eme lovet hevet tho vorende. [So scal he eme also vele gheven vor gywelke marke, also men torneyse edher engelsche penninghe copen mach vor ene mark bremeres silvers binnen Bremen.] Were 't oc also dhat that scip vordorve, qveme dhes godes also vele mit dhem bodheme to lande, dhat men eme sine vracht dharvan geven mochte, dhar van scal men se eme geven, also dharvore screven steyt.

Ordale CXXXIV (1).

Quiconque charge un navire pour un voyage maritime quelconque (2) paiera d'avance au patron la moitié du fret et du droit de guindage; il lui paiera l'autre moitié du fret et du droit de guindage quand il sera arrivé à sa destination [pour chaque marc on lui donnera en deniers tournois ou anglais autant que le marc d'argent vaut à Brème] (3). Si le navire étant tellement avarié qu'il soit innavigable (4), la carcasse porte à terre des marchandises jusqu'à concurrence du montant du fret, le patron en sera payé selon ce qui a été dit ci-dessus (5).

Ordele CXXXIX.

So welic man sin scip vordeyt van unser stat to der se, vorspadede sich sin reyse bette na Sante Mertens daghe, so mach de sciphere wol opleggen sin scip sunder broke; och moghen de ghene, de it gescepet hebbet, is it also dat dar goth in is dat vorderven mach, dat moghen se opscepen sunder broke; unde also dan got unde also swar scolen se dat weder inscepen to Sante Peteres daghe, it en beneme ises not. Dit got scal de scipman voren umme de vracht, de darvore bescеyden was.

Ordale CXXXIX (6).

Si un citoyen de notre ville ayant loué un navire, le voyage est prolongé jusqu'après la Saint-Martin, le patron pourra mettre son navire en hivernage sans que le chargeur puisse s'y opposer, et ceux qui auront affrété le navire pourront décharger les marchandises périssables sans qu'on ait droit de les en empêcher; mais à la Saint-Pierre (7), si la navigation est libre, ils seront tenus de charger le même poids de marchandises. Le patron devra transporter ces marchandises pour le fret dont on étoit convenu (8).

(1) Cet ordale est le 64.e dans le code de 1433; il forme l'article 1.er du droit maritime dans le code dit de Rheden, avec la rubrique rapportée ci-dessus, page 317, note 1re.

(2) M. de Clercq a eu des doutes sur le sens du mot underscheet, pour savoir s'il ne devoit pas signifier *sans convention préalable* ou *sans distinction;* ce second sens m'a paru devoir être préféré.

(3) Ce qui est entre deux crochets a été omis dans la rédaction de 1433; mais la disposition se trouve dans le code de 1303 et dans celui de Rheden.

(4) Vorderven signifie littéralement *se gâter, cesser d'être propre à quelque chose;* voir, page 320, la série de droit maritime empruntée à Hambourg.

(5) Je n'ai pas trouvé de loi ou de statut antérieur auquel la première partie de cet ordale ait été empruntée. La seconde est conforme à l'article 14 du droit maritime de Hambourg de 1270, formant le 12.e des articles empruntés par Brème; mais on a vu, page 312, qu'il fut réformé à Hambourg.

(6) Cet ordale est le 63.e dans le code de 1433, et forme l'article 2 du droit maritime dit de Rheden, avec la rubrique suivante : Van Schepen de ore reyse vorspadet, wann he upleggen schall. *Du déchargement des navires dont le voyage s'est prolongé.*

(7) Voir pour l'époque de cette fête la note 5 de la page 465 du tome second.

(8) On a vu une disposition semblable dans le chapitre III de la loi de Berghen, page 29 ci-dessus.

ARTICLES POSTÉRIEURS A 1303 (1).

I. So we korne voret de scal voren 18 wicschepele weites vor enhundert punt, 18 wischepele rogghen vor enhundert, unde 16 wicschepele gersten vor en hundert und 20 wicschepele haveren vor en hundert. Van eneme voder beres in tho windende 6 pen. hamburgher unde uth tho windende 2 pen. englis.

I. Quiconque embarquera du blé chargera dix-huit wischepels (2) de froment pour cent livres, dix-huit wicschepels aussi de seigle pour cent livres, seize wicschepels d'orge pour cent livres, et enfin vingt wicschepels d'avoine pour cent livres. Par chaque foudre de bière on paiera, à titre de guindage, pour la charge, six deniers de Hambourg, et pour la décharge, deux deniers anglais (3).

II. Id en schal nen man zinen schipmannen orlof geven up der Elve er he tho dheme schore kumpt id en were alzo dat he witteliken broke ghedan hadde edder id en were alzo dat men dat schip upleghede.

II. Nul ne pourra, dans la navigation de l'Elbe, congédier un matelot avant d'être arrivé au port, à moins qu'il ne se soit rendu coupable de quelque délit ou que l'on ne mette le navire en hivernage (4).

III. Were dat eyn schipmann zinen schipheren nicht en dede des he em plichtich were, und dat de anderen schipmannes den schipheren des bybestunden; so schal de schipman sin lon vorboret hebben, und neen schiphere de in dem vorbunden ys schal den man van den lande voeren.

III. Si un matelot manque à ses devoirs envers le patron, et que les autres matelots confirment sur ce point la déclaration du patron, le matelot qui se sera ainsi rendu coupable perdra ses loyers, et aucun patron ne pourra le prendre à son service (5).

IV. Were dat yenich schipmann ut zynes schipheren brode lepe, und de schiphere wor aver em queme, zo mochte de schiphere over em klagen umme kost, und umme lon, und dar schal men den en unvortogen recht over em hebben. Unde schal ok na deme daghe mer nen gut man voren tho der zee.

IV. Si un patron parvient à arrêter un matelot qui s'est enfui de son service, il pourra porter plainte contre lui pour avoir le remboursement tant de la nourriture que des loyers qu'il lui a donnés, et on lui rendra justice sans aucun délai. Il est défendu à tout honnête homme de reprendre à son service un matelot ainsi condamné (6).

V. Were ok dat en schiphere vor ene

V. Si un patron se trouve en vue d'un

(1) Oelrichs a ajouté les articles suivans à la série de droit maritime empruntée à Hambourg. Il n'en indique pas la source. On verra bientôt que les articles 3, 4, 5 et 6 reproduisent le recès anséatique de 1378; pour les deux premiers, voir la note 4 ci-après.

(2) Le *wicschepel* est une mesure qui forme les deux tiers d'un laste.

(3) Cet article, de peu d'importance pour le droit maritime commun, paroît être une modification apportée à l'article 16 du droit de Hambourg, 14.e de ceux empruntés par Brême.

(4) Brême n'ayant pas emprunté les articles 17 et 18 du droit maritime de Hambourg de 1270, une règle spéciale pour le congédiement des matelots y étoit nécessaire. Mais alors, dira-t-on, pourquoi nommer l'Elbe, qui ne passe point à Brême? Cet article n'auroit-il pas été emprunté à Hambourg? On peut répondre qu'il ne se trouve en termes exprès dans aucun code connu de cette ville, et que, du reste, ce n'est pas chose nouvelle que dans un pays on statue pour des événemens qui peuvent arriver dans un port étranger; voir néanmoins l'article 10, page 320 ci-dessus.

(5) Cet article est le 3.e du recès anséatique de 1378, dont la disposition finale obligeoit toutes les villes de la ligue à en ordonner l'exécution dans leur territoire.

(6) Cet article est le même que l'article 4 du recès anséatique de 1378.

havene rede, unde gherne in de havene were, und nicht inkomen en kunde van weders not, und dem en ander schipher helpen wolde, und zine schipmannes nicht en wolden, de schypmannes scholde neren broke nicht weten, unde nen gut man en schal ze nicht mer tho der zee voren.

port où il désire entrer, et ne peut y parvenir à cause du mauvais temps, et qu'un autre patron offre de l'aider, mais que les matelots de ce dernier ne veuillent pas y prêter la main, ces matelots ne pourront plus servir sur mer; il est défendu à tout honnête homme de les prendre à son service (1).

VI. Were dat en schiphere zyn schip vorlore und gud wolde bergen, unde en ander schiphere eme wolde helpen und de schipmannes nicht en wolden ze en schollen de schipmans ere broke nicht weten, unde man schal ze uppe dat land zetten, unde nen gut man en schal ze mer tho der zee voren. Unde vorswege dat en schiphere de en schalde of zinen broke nicht weten. Unde helpen de schipmannes of gut berghen zo schal dat stan an deme schipheren dar ze mede varen, wat er lon wezen schal.

VI. Si un patron, après avoir perdu son navire, veut sauver sa cargaison, et qu'un autre patron veuille l'aider, mais que les matelots s'y refusent, ils seront mis à terre et ne pourront plus servir sur mer; il est défendu à tout honnête homme de les prendre à son service, et le patron qui contreviendra à cette défense sera déclaré incapable de servir. Si les matelots aident au sauvetage, le patron aux gages duquel ils se trouveront déterminera leur salaire (2).

EXTRAIT DU RÔLE NOTOIRE DE 1450 (3).

CVII. Ock en schal nen Borgere schepen edder eken gasten buwen laten by teyn marken.

CVII. Il est défendu à tout bourgeois de faire construire des navires ou des bateaux pour des étrangers, sous peine de dix marcs d'amende (4).

CVIII. Ock wat Schepe de unse Borgere buwen laten de en scholen se nicht verkopen bynnen dren Jaren sunder Orloff des Rades by twyntich marken.

CVIII. Il est également défendu à nos bourgeois de vendre les navires qu'ils font construire, avant le délai de trois ans, sans la permission du sénat, sous peine de vingt marcs d'amende (5).

(1) Cet article est le même que l'article 1.er du recès anséatique de 1378.

(2) Cet article est le même que l'article 2 du recès anséatique de 1378.

(3) Il étoit généralement usité au moyen âge de lire les lois au peuple au moins une fois l'année, pour les faire connoître. On a vu, page 49, que cet usage existoit en Islande et en Norvége. Il étoit pratiqué en France, ainsi que le constatent les articles 24 et 27 du Capitulaire de Louis le Débonnaire de 823. Dreyer parle à plusieurs reprises de ce qui avoit lieu à cet égard en Allemagne. Richey en traite dans son *Historia statutorum Hamburgensium*, cap. IV. C'est seulement à Brème que les lois de police portoient le nom de Kundige Rolle; on les appeloit communément Burspråke, *civiloquium*, et même Oelrichs, page 37 de sa préface, assure qu'elles portoient autrefois ce nom à Brème. Il est assez remarquable que ces réglemens étoient souvent rédigés en latin et qu'on les lisoit au peuple en langue vulgaire. Brower, *Annales Trevirenses*, page 26, a conservé un fragment du Capitulaire cité plus haut, traduit en langue vulgaire. L'usage de lire ainsi la loi au peuple rassemblé devant l'hôtel de ville, le dimanche de carême dit *Lætare*, n'a cessé à Brème qu'en 1756.

(4) Cet article forme l'article 138 du rôle de 1489 et l'article 94 du rôle de 1756; mais, dans ce dernier, les mots *sous peine*, &c. ont été omis.

(5) Cet article forme l'article 139 du rôle de 1489; le délai de trois ans y a été porté à six; à la fin, on a ajouté ces mots, unde vorluste der Schepe, *et de la perte du navire*. Postérieurement à la rédaction de ce rôle on a encore ajouté à la fin de cet article, und scholen glyckwol unsen Bumester willen hebben, *et les propriétaires seront tenus d'avoir, pour la vente, le consentement de notre maître constructeur*.

ORDONNANCE DU SÉNAT DE BRÈME DE 1687.

Demnach Ein Wohl Edler Hochweiser Rath dieser Stadt in Erfahrung kommen, was gestalt der in anno 1614 am 23 May revidirt vnd verbessert heraus gegebnen, der Ehrbaren Han-See Städte Schiffs-Ordnung und See-Recht (so allhier anno 1641 nachgedrucket worden) eine zeither von etlichen hiesigen Bürgern, welchen dieselbe angehen, in vielen Articuln, so wohl directe als indirecte zuwider gehandelt, verschiedene andere der Seefahrt und denen davon dependirenden Commercien zum höchsten nachtheilige Misbräuche und Unterschleife einreißen und practiciret werden: Als ist vor wohlgedachter Hochweise Rath gemüssiget worden, der gemeinen Kaufmannschaft und Seefarth, wie auch einem jeden dabey Interessirten insbesonder zum Besten, sothanen höchst schädlichen Unordnungen und Mißbräuchen durch gegenwärtiges öffentliches Affixum vorzubeugen nnd zu steuren. Will und gebeut demnach hiemit ernstlich, daß

Le vénérable et très-sage sénat de cette ville ayant eu connoissance que quelques citoyens, au lieu de se conformer à l'ordonnance maritime des vénérables villes anséatiques, révisée, corrigée et publiée le 23 mai de l'an 1614, et réimprimée ici en 1641, ont enfreint ladite ordonnance tant directement qu'indirectement, et que plusieurs abus et escroqueries, très-nuisibles à la navigation maritime et aux branches du commerce qui en dépendent, se sont introduits et sont pratiqués, le très-sage sénat susmentionné, prenant en considération les intérêts des négocians et des navigateurs, s'est vu dans la nécessité de réprimer ces abus et ces désordres par la publication de l'affiche présente.

Il veut et ordonne sérieusement ce qui suit:

I. Ein jedweder ihrer Bürger, welchen Anfangs erwähnte Hansische See-Ordnung rühret, derselben in allen Puncten gemäß gelebe und nachkomme, zu dem Ende dann, und daß sich niemand damit behelfe, ob wäre ihm sothaner Verordnung Einhalt unbewußt, mehr bedeutetes See-Recht de Anno 1614 anjezo von neuen allhier wieder aufgelegt und zum zweiten mal gedrucket worden, absonderlich aber deswegen, damit ein jeder Schiffer vermöge des in der Ordnung enthaltenen leztern Artikels zwey Exemplare und Abdrucke davon auf das Schiff verschaffen und bey sich haben könne.

I. Chaque citoyen doit suivre et observer dans tous les points ladite ordonnance maritime anséatique de 1614, et pour que personne n'en prétende cause d'ignorance, nous l'avons fait réimprimer de nouveau, surtout afin que chaque patron puisse s'en procurer deux exemplaires pour les avoir à bord de son navire, ainsi qu'il est prescrit dans le dernier article de cette ordonnance.

II. Daß die Rhedere, so einen vierten Theil der Rhederey oder des Schiffes ausmachen und bestreiten, wenn sie unter sich eins worden, aus dem Schiffe zu scheiden, solches denen Schiffern, sodann deren übrigen Rhedern ausdrücklich und genugsam kund und zu wissen thun, auch dabey ihnen

II. Lorsque des armateurs qui possèdent le quart d'un navire seront convenus entre eux de se séparer de la communauté, ils le feront savoir expressément et suffisamment au patron et à leurs co-armateurs, et en même temps ils leur offriront de leur vendre ce quart pendant l'espace d'un mois, au prix fixé par trois ou quatre hommes experts et



anbieten und präsentiren lassen sollen, ob sie vorerwähnten einen vierten Theil innerhalb einer Monats-Frist für sich und zwar zu dem Werth, als es 3 oder 4 Unpartheyische hierzu verordnete der Sachen verständige Männer ästimiren werden, annehmen wollen. Da nun solches vou denen Schiffern und übrigen Rhedern nicht acceptirt wird, alsdann sollen die erstgemeldte Rhedere, so einen vierten Theil ausmachen, freye Macht haben, nach Verfließung eines Monats von dem Notifications-Tag das ganze Schiff öffentlich verkaufen zu lassen.

non intéressés au navire. Si le patron et les autres armateurs n'acceptent pas cette offre, les armateurs qui possèdent le quart du navire seront libres de faire vendre publiquement tout le navire un mois après qu'ils auront fait ladite notification (1).

III. Daß weder Rheder noch Schiffer sich gelüsten lasse, denen übrigen Rhedern zum Schaden und ohne deren Vorwissen, keinen besondern Vergleich, es sey über was Gattung des Gewinns, Abgiften oder Nutzen von gewissen Reisen oder für eines Jahrs und andere Zeiten es wolle, zu machen, sondern die Rheder, ein jeder gleich dem andern, von dem Seegen, so der gnädige Gott verleihen wird, redlichermassen und ohne des Nächsten schändlicher Vervortheilung participere.

III. Aucun armateur ni patron ne pourra, sans la participation et au préjudice des autres armateurs, faire pour son compte particulier de convention relative au produit, intérêts ou autres profits qui peuvent résulter d'une location du navire, pour un voyage fixe, d'une année ou de tout autre espace de temps; tous les armateurs devant participer également au profit que la grâce de Dieu leur donnera, en honnêtes gens et sans qu'aucun d'eux soit honteusement trompé (2).

IV. Daß alle und jede Schiffer, sobald sie zu Hause wieder angelanget, und die Frachten eingeholet, ihren gesammten Schiffs-Rhedern von allen specialische Rechnung thun, und absonderlich dabey setzen, wie viel Lasten und Stücke Güter sie geladen gehabt, an wem sie dieselbe geliefert, und wie viel sie an Fracht von allen und jeden Gütern (ohne das allergeringste davon zu verhelen) sich verheißen lassen und empfan-

IV. Chaque patron, aussitôt après son arrivée et après avoir fait le recouvrement du fret, doit présenter aux armateurs assemblés un compte détaillé, et y porter un à un les ballots et les pièces qu'il a chargés, les noms des personnes auxquelles il les a délivrés, et le montant du fret qu'on lui a promis et payé pour chaque pièce, sans dissimuler la moindre chose : de même, lorsqu'un armateur le demandera, il lui communiquera son compte quelque temps avant la

(1) La disposition de cet article, *armateurs qui possèdent le quart*, paroit, si je la comprends bien, ne permettre la demande d'une licitation que de la part des co-propriétaires qui possèdent, seuls ou ensemble, le quart du navire; elle mérite d'être remarquée, comme une assez importante innovation au droit jusqu'alors suivi dans le nord de l'Europe. D'après le chapitre II de la section X du Grágás, reproduit dans le chapitre XXX du Jons-bog, ainsi que d'après l'article 20 du statut de Hambourg de 1270, adopté à Brème, un seul propriétaire, quel que fût son intérêt, pouvoit user du droit de faire cesser l'indivision : d'après l'article 61 du code de 1563 et l'article 35 du chapitre 1.er du livre IV du code de 1683 de Danemarck, ce droit appartenoit à la minorité; mais on supposoit peut-être que cette minorité étoit composée de plusieurs personnes. Ici nous voyons qu'on détermine la quotité d'intérêt nécessaire pour user de ce droit; c'est le quart. Le recès de 1614 avoit sans doute laissé ce point, sur lequel il ne s'explique pas, aux règlemens et coutumes de chaque ville; et on doit voir ici un changement apporté à l'ancienne législation de Brème, qui avoit d'abord adopté l'article 24 du droit de Hambourg de 1270, comme on le voit page 321 ci-dessus.

(2) Cet article résume les dispositions de l'article 5 du titre VI du recès de 1614.

gen haben, auch auf ein oder andern Rheders Begehren, die abzulegende Rechnung denselben etliche Tage vorhero communiciren sollen, wie auch nicht weniger gehalten und schuldig seyn ein richtiges Inventarium aller sowohl Schiffs-Geräthschaften als Victualien, so alsdann noch fürhanden, ihren Rhedern Unsäumhaft heraus zu geben.

V. Daß das Schiffs Volk, so bald die Schiffer einzuladen angefangen, auf des Schiffers erstes Anmelden oder Gebot sich ohne Verzug in dem Schiffe einfinden, und wenn ein Schiff wieder auf der Weser angelanget, weder Steuerman, noch einige andere Personen aus dem Schiffs-Volke sich unterstehe von der Bord des Schiffs zu gehen, ehe und bevor dasselbe ganz ohne Gefahr liegen könne, es wäre denn, daß der Schiffer jemand expressen Befehl ertheile außer dem Schiffe etwas für ihn zu verrichten.

VI. Sollen alle Schiffer, Steur-Leute und Schiffs-Volk nicht mehr in das Schiff laden, als in denen Hanse-Städtischen See-Rechten zu ihrer Führung verordnet und zugelassen, und damit der Unterschleif desto besser verhütet bleibe, sollen dieselbe jedesmal, wenn die Rheder oder auch die Befrachtere es erfodert, wie viel Güter sie in dem Schiffe gehabt, wer und von wem sie dieselbe erkauft, eröffnen und genugsam bescheinigen. Alles bey Vermeidung unausbleiblicher willkührlichen und respective in Anfangs bemeldter Hansischen See-Ordnung angedroheter Bestrafung.

Wornach sich ein jeder zu achten, und für Schaden zu hüten.

présentation. Il sera encore tenu de délivrer immédiatement un inventaire juste de tous agrès et des provisions qui lui restent (1).

V. Aussitôt que le patron aura commencé le chargement, tous les gens de l'équipage se rendront à bord du navire sans que le patron ait besoin d'en réitérer l'ordre (2); et lorsqu'un navire est rentré dans le Weser, ni le pilote ni aucune autre personne de l'équipage ne doit quitter le navire avant que le déchargement soit fini, le navire nettoyé et mis en état de pouvoir sans danger rester à l'eau, à moins que le patron n'ait donné à quelqu'un la permission de sortir (3).

VI. Aucun patron, pilote ou matelot, ne pourra charger dans le navire rien au-delà de ce que les lois des villes anséatiques lui accordent pour droit de portée; et, pour éviter toute malversation, les patrons produiront des comptes, accompagnés de preuves, où seront énoncées les marchandises qu'ils ont chargées dans le navire, les noms de ceux auxquels ils les ont vendues et de ceux auxquels ils les ont achetées. Quiconque ne se conformera pas à ces dispositions sera inévitablement puni d'une peine arbitraire, ou, le cas échéant, d'une des peines énoncées dans la susdite ordonnance maritime anséatique (4).

Que chacun se conforme à la présente ordonnance et prenne garde d'encourir les peines susdites.

(1) Cet article résume les dispositions de l'article 1.er du titre XII du recès de 1614.

(2) Cette disposition reproduit presque littéralement l'article 6 du titre IV du recès de 1614.

(3) Le reste de cet article ne se trouve pas littéralement dans le recès de 1614; mais il résulte de l'article 1.er du titre XI et paroît emprunté à l'article 55 de la compilation de Wisby.

(4) Cet article est un mode d'exécution du titre XIII du recès de 1614.

CHAPITRE XX.

Droit maritime de Hambourg.

On n'est pas parfaitement d'accord sur l'époque à laquelle furent rédigés pour la première fois les statuts civils de la ville de Hambourg. Anderson, dans le tome I.er de son ouvrage intitulé *Hamburgisches Privat-recht,* dont il n'existe que six volumes, a réuni trois textes du statut qui passe pour le plus ancien; et ces textes, qui ne sont pas tout-à-fait semblables pour l'ordre et le nombre des articles, portent trois dates différentes, l'une de 1270, la seconde de 1276, la dernière de 1292. Mais il assure dans son introduction, § 1, que, même avant la première de ces dates, Hambourg possédoit un droit civil écrit. Il se fonde sur ce que, dans les articles 4 et 13 de la section III du statut qui porte les dates de 1270, 1276 ou 1292, on lit ces mots : *selon la loi de la ville.*

Exposer cet argument, c'est presque l'avoir réfuté. Sans doute le raisonnement seroit exact si le texte disoit : *suivant la loi ancienne, la loi précédente, la loi de telle époque.* Mais lorsqu'une ville, après avoir été régie par des usages, transmis et conservés oralement, croit utile de les constater par écrit, la déclaration faite dans cette rédaction que *telle chose* est *suivant l'usage de la ville,* ou que *tel est l'usage* sur *tel* point, n'implique point la conséquence que déjà il existât une loi ou un statut rédigé par écrit.

Je ne crois pas qu'on puisse s'appuyer davantage sur ce que les souverains d'Oldenbourg et de Plöen, ayant, en 1235 et 1236, autorisé ces villes à suivre le droit de Lubeck, et à y porter leurs appels, déclarèrent qu'en cas de guerre avec Lubeck elles suivroient le droit de Hambourg et y porteroient leurs appels (1). Il est évident, par la nature même de cette mesure, qu'il ne pouvoit être question que de la juridiction et de la procédure. Tout ce qu'il est permis d'en conclure, c'est qu'en 1235 et 1236 il existoit à Hambourg un tribunal et des magistrats chargés de la distribution de la justice; et que, sans doute, ces magistrats suivoient, dans leurs jugemens, une jurisprudence conforme à celle de Lubeck; mais rien, du moins dans les documens invoqués, ne prouve qu'elle eût déjà été rédigée par écrit.

Il ne seroit certainement ni vrai, ni raisonnable, de croire que Hambourg, dont l'existence et même l'état assez florissant sont bien antérieurs

(1) Westphal, *Monumenta inedita*, tom. IV, col. 3203.

à 1270, ait pu n'avoir, ni magistrats pour statuer sur les contestations qui s'élevoient entre les citoyens, ni règles pour servir de guide à ces magistrats; et à cet égard je ne serois point éloigné de partager l'opinion de quelques écrivains qui assurent qu'avant de rédiger un statut civil qui lui fût propre Hambourg suivoit celui de Lubeck, dont on verra, dans le chapitre suivant, qu'une rédaction écrite porte la date de 1158. Westphal dit expressément que le statut de cette ville fut communiqué à Hambourg, ainsi que le constate un privilége de 1232, qui n'est lui-même que la confirmation d'un précédent (1). Les diplômes de 1235 et de 1236, dont j'ai parlé plus haut, semblent même fortifier cette opinion. Il est assez présumable que les souverains d'Oldenbourg et de Plöen ne prirent la résolution d'attribuer éventuellement au tribunal de Hambourg la connoissance des appels dévolus à Lubeck, que parce que ce tribunal observoit la même jurisprudence. Au surplus, cette dernière question présente peu d'intérêt pour l'objet de mon travail; et si l'on veut être plus instruit, il faut lire la dissertation de Richey, *De fontibus legum Hamburgensium*.

L'opinion de ceux qui croient les statuts civils de Hambourg antérieurs à 1270 s'appuieroit davantage sur ce qu'a dit le jurisconsulte Vincent Placcius, dans un ouvrage intitulé *Jurisconsultus Hamburgensis*, lib. V, pag. 167, qu'il a vu un exemplaire de l'ancien statut de Hambourg, antérieur, dans son opinion, à 1270. Mais les opinions fondées sur des présomptions paléographiques sont loin d'être des preuves. Il ne seroit pas d'ailleurs impossible que quelque praticien eût, de très-bonne heure, rédigé par écrit les usages civils de Hambourg; nous possédons un grand nombre d'ouvrages de ce genre, relatifs à l'ancien droit français. Mais si, par code écrit, on entend un code rédigé par l'autorité publique, l'assertion de Placcius ne repose sur aucune base bien précise.

Du moins, parmi les dates de 1270, 1276 et 1292, qui, suivant qu'on l'a vu, sont données au plus ancien statut civil de Hambourg, quelle est la véritable?

Il est impossible de se dissimuler l'existence certaine de copies qui indiquent la date de 1270. Richey assure expressément qu'il a vu un exemplaire portant cette date, qui avoit appartenu à Bremer et ensuite à Schulte. On doit croire à l'existence de celui qu'a possédé Vincent Placcius, cité plus haut; ce manuscrit a péri dans un incendie, en 1729, mais il en existoit des copies, dont l'une a servi à la publication que Westphal a faite, tom. IV, col. 2083 et suivantes. Ce dernier cite aussi un manuscrit semblable qui a appartenu à Reinstorp. La bibliothéque de Vienne, suivant Richey, en possède un qui indique aussi 1270; enfin cette date se trouve dans un code de Riga, publié

(1) Westphal, *Monumenta inedita*, tom. III, præf. pag. 116.

par Puffendorf, *Observationes juris universi,* tom. III, append. page 222, code qui, d'après son identité avec le statut de Hambourg, a été évidemment emprunté à cette ville.

Les manuscrits qui indiquent la date de 1276, sont également assez nombreux. L'un, appelé code de Möller, paroît avoir été écrit en 1522; deux autres, dits de Stubbe et de Mattfeld, sont cités par Richey, chap. I, § 16, et par Langenbeck, dans son commentaire sur le droit maritime de Hambourg; un code dit de Stampeel est cité aussi par ce dernier auteur; un code de Simon, écrit en 1394, et un code d'Anderson, d'environ 1500, indiquent encore 1276. Richey cite même, cap. I, § 19, deux manuscrits qui donnent au statut la date de 1277, l'un de Placcius, écrit en 1479, l'autre de Lindenbrog; Nettelblat, *Thesaurus juris provincialis,* parle d'un troisième code de 1277; mais Anderson croit que ce sont des erreurs de copistes.

Enfin il existe dans les archives du sénat, sous la date de 1292, une copie de l'ancien droit civil de Hambourg, qui, par la description qu'en donne Anderson, paroît avoir les caractères de l'authenticité. Lambecius, *Rerum Hamburgicarum,* édit. in-f.°, pag. 77, cite aussi un code de cette date.

En général, ces codes, nonobstant la différence des millésimes, se ressemblent, sauf de légers changemens qu'on ne sait s'il faut attribuer aux auteurs ou aux copistes.

Il y a, nonobstant cette variété de dates de 1270, 1276 et 1292, de fortes raisons de croire que la dernière est celle de la véritable rédaction officielle, puisque c'est seulement en cette année que le comte d'Holstein concéda à la ville de Hambourg le droit de rédiger son droit civil et de le changer (1); aussi Anderson atteste-t-il qu'une glose ancienne du code de 1497, dont je vais bientôt parler, indique, comme premier statut civil, celui de 1292. Il est assez présumable que les dates plus anciennes sont celles du titre relatif à l'élection des bourgmestres de la ville, et peut-être aussi de la série d'articles de droit maritime qui s'y trouve annexée, sur laquelle je dois me livrer à un examen plus attentif.

On ne peut douter que, sans même qu'il fût nécessaire que la ville de Hambourg eût obtenu le privilége de l'autonomie, les navigateurs ont dû convenir entre eux de règles destinées à régir leurs conventions et à servir de guide aux juges de leurs contestations.

Nous avons une preuve authentique que, dès 1256, ou au plus tard 1261, le commerce étoit régi à Hambourg par des règles que nous retrouvons dans les codes postérieurement rédigés. Le document qui contient cette preuve a été recueilli par M. Lappenberg, Urkundliche Geschichte des Ursprunges der deutschen Hanse, page 75. Il a trop de rapports aux recherches dont je

(1) Mævius, *Ad jus Lubec.* lib. I, cap. X, art. 4, n. 9. — Lange, *Brevis Introductio ad notitiam,* &c., page 94.

m'occupe, pour que je néglige de le recueillir. Comme cependant il n'est pas de nature à être rangé parmi les textes de lois, c'est dans cette dissertation qu'il doit naturellement trouver sa place.

« Viris prudentibus et honestis, domino advocato et consulibus Lubicensis civitatis, consules Hamburgenses cum fide pura beniuolum obsequium semper et paratum.

« Dominus Heinricus de Wittenborg et dominus Aluinus, vestri consules, coram nobis proposuerunt dicentes : quod illa velificatio, que proprie dicitur scipseghelinghe, quam ciuitas Hamburgensis haberet, pergrauis videretur eisdem. Ad id respondimus : nostre juridictionis esse, quod vbicunque mercator contra nautam conduceret nauim et cymbam, que dicitur both, similiter et ubicunque idem cum naui velaret, si periclitaretur ipsa ex casu inopinato in mari, quod dicitur wlgo supra vorende, ita quod homines existentes in naui dimitterent eandem, et cum cymba redirent ad terram, de omnibus bonis, argento et auro exceptis, in ipsa naui existentibus, si mercatores, qui vrechtlude dicuntur, dicerent nautis : Juuate nos hec bona reseruare, dabimus vobis id quod iustum extiterit : si contingerent hec, vt dictum est, in vorende, tunc esset marcha tricesima deinde iustum dare ; si vero supra reuam, wlgariter dictam, tunc daretur vicesima marcha, sed si foris mare prefata bona deuenirent, adducentibus illa, decima daretur marcha ; preterea si minus pro labore famulorum extitisset ordinatum, timeremus ipsos non tam beniuolos ad bona proborum hominum colligendum.

« Super argentum vero et aurum non est jus aliquod ordinatum, qui tunc temporis, cum hec statuta fuere, mercatores non solebant usquam talia bona nauigio destinare. Propterea super argentum et aurum quicquid vobis fore congrui videtur, rationabile poteritis ordinare.

« Insuper quorsum nauis in mari ob tuicionem vite et bona obtinenda proicit, ibi dabitur a magistro nauis cum mercatoribus marcha marche coequalis.

« Item ubicunque quis alium aduelat, quod dicitur anghesegheleт, et dampnum fecerit eidem, cum idem culpaverit eundem hoc voluntarie fecisse ; si idem audet supra reliquias jurare, quod fecerit sine suo consensu, medietatem dampni persoluet prout ostendere possit bonis viris ydoneis et probare. Si vero non fuerit ausus iurare, tunc debet dampnum, quod fecit, totaliter emendare.

« Insuper ubicumque quisquam mercator contra nautam nauem conducit presentibus bonis hominibus et ipsam onerauerit bonis propriis, si idem cum naui ad alium portum, qui dicitur hauen wlgo, velat, quam ubi eum velare conuenit, et bona non restituerit ubi promisit ; si idem mercator veniret conquerens super eum, quod bona non restituit ubi promisit, ipse nauta responderet : bona vestra reddidi vobis nuncio vestro sicut testor in iudice

consulibus, nec non et tocius terre litteris; et hec est nostre ciuitatis iusticia, quod cum hiis suo testimonio acceptis, et nequaquam cum duobus aliis seu tribus, debeat iure, quo conuenit, per omnia comprobare.

« Quapropter vestram dilectionem attente rogamus, quatenus intuitu nostri seruicii, quod ubicumque hæc prefata vobis pergrauia videntur, leuiare dignemini, ac e conuerso, et quid hinc ordinaueritis nobis litteratorie quantocius intimetis.

« Item vos rogamus super racionibus a domino H. et domino Al. nobis prolatis intuitu nostri seruicii domine comitisse Flandrie destinare. »

Quoiqu'il résulte de ce document que dès 1261, et sans doute avant cette époque, Hambourg avoit un droit maritime, néanmoins le plus ancien monument qui nous en soit connu est une série de vingt-huit articles, qu'on s'accorde assez généralement à dater de 1270, et dont une partie paroît avoir été rédigée pour un comptoir commercial que Hambourg avoit établi en Flandre.

Ce pays fut, à ce qu'il paroît, un de ceux où les navigateurs de Hambourg eurent, le plus anciennement, des établissemens assez considérables pour qu'ils aient sollicité et obtenu le droit de les régir par des lois qui leur fussent propres. Le plus ancien document que j'aie pu trouver qui atteste ces relations de Hambourg avec la Flandre est de 1243, et lui est commun avec Lubeck (1). On doit croire que ces villes en profitèrent pour rédiger une série d'articles qui furent ultérieurement communiqués à Brème, ainsi qu'on l'a vu dans le chapitre précédent.

Quelques-uns de ces articles sont, comme je l'ai dit, spéciaux pour les comptoirs de Flandre; mais le plus grand nombre offre des règles applicables au commerce dans tous les lieux où s'étendoit la navigation hambourgeoise. Cependant il ne faut pas perdre de vue que la plupart de ces premiers réglemens, et même les statuts qui dans la suite développèrent davantage le droit maritime, n'étoient point destinés à former des législations complètes (2). Il existoit évidemment des usages généraux et communs, nés dans les premiers momens où la navigation avoit acquis quelque importance, et conservés par tradition. Les dispositions écrites, qui les supposent, avoient pour objet, ou de rectifier ces usages d'après l'expérience, ou de les modifier d'après quelques nécessités spéciales, ou de rendre plus certains quelques points sur lesquels on n'étoit pas d'accord. C'est ce qui en explique et en même temps ce qui doit en faire excuser l'insuffisance, quelquefois aussi l'obscurité, parce qu'on y fait allusion à des notions que nous n'avons plus d'une manière exacte.

(1) Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, pag 239.

(2) La comparaison de la lettre transcrite ci-dessus avec les articles de 1270 en donne la preuve. La dernière disposition de cette lettre prévoit, relativement au patron qui fait fausse route, un cas que les articles ont passé sous silence.

Les articles dont il s'agit ayant été successivement adoptés par des villes qui formèrent, à la fin du XIII.ᵉ siècle, une de ces confédérations partielles dont la fusion a produit la célèbre ligue anséatique, j'aurois peut-être dû les considérer comme un hors-d'œuvre dans la législation des villes qui les ont adoptés, et les placer en tête du recueil des recès de la ligue. Je ne l'ai point fait, pour me renfermer plus strictement dans les limites de ce que j'appelle recès de la grande ligue. Ce déplacement, si quelque personne étoit tentée de le censurer, ne peut avoir de grands inconvéniens.

Cette série d'articles est annexée à presque toutes les copies du plus ancien statut civil de Hambourg. Il y en a cependant quelques-unes de celui qui porte la date de 1270 dans lesquelles on ne les trouve pas. Ainsi, d'après les renseignemens que Langenbeck et Richey donnent sur le code qui avoit appartenu à Bremer, divisé seulement en douze titres, on peut supposer que le droit maritime n'en faisoit pas partie. Quoiqu'on doive, d'après l'édition que Westphal a donnée du code de Vincent Placcius, supposer qu'il comprenoit le droit maritime, il pourroit n'y avoir été ajouté qu'après coup, comme il est presque certain que, dans le manuscrit de Vienne qui porte la date de 1270, on a ajouté le droit maritime de 1497, dont je parlerai plus bas.

Quant aux manuscrits qui portent celles de 1276 et 1277, tous contiennent ce droit maritime. Dans ces manuscrits et dans ceux portant la date de 1270, ces articles sont au nombre de vingt-huit, et la rédaction des uns et des autres ne varie que par l'orthographe et les numéros.

Ces mêmes articles se trouvent aussi dans les manuscrits qui portent la date de 1292, mais avec une différence importante, que je dois faire connoître avec précision.

Après les vingt-huit articles, tels que les donnent les manuscrits des statuts de 1270, 1276 et 1277, on lit, sous la date de 1306, quelques dispositions de droit civil, et, à la suite, cinq articles de droit maritime, dont un corrige ou plutôt remplace l'article 14 de la série précédente, lequel est rayé dans le manuscrit des archives du sénat, suivant le témoignage d'Anderson, dont rien ne peut faire suspecter l'exactitude.

Cet exposé me conduit à la conséquence qu'encore bien qu'on puisse croire que la véritable date de la rédaction officielle du statut civil de Hambourg soit seulement de 1292, et que, jusqu'à cette époque, on y connût et on y employât des rédactions d'usages, faites sans l'intervention de l'autorité publique, comme cela est arrivé dans un grand nombre de villes, notamment à Lubeck, il a très-probablement existé à Hambourg un droit maritime dont les dispositions générales, déjà en vigueur dès 1256, d'après le document transcrit ci-dessus, ont été insérées dans le réglement fait pour le comptoir de Flandre. J'en conclus qu'en ce qui concerne ce droit maritime, objet

spécial de mes recherches, il est convenable de m'en tenir aux traditions, et de donner la date de 1270 aux vingt-huit premiers articles qui, seuls, ont originairement constitué ce statut.

J'avois, pour publier ces vingt-huit articles, à choisir entre les textes que contiennent les divers codes datés de 1270, 1276, 1277 et 1292. Ils ont été publiés par Anderson, qui a employé, pour le premier, le texte de Westphal, dans lequel il s'est glissé beaucoup d'inexactitudes et même des expressions de haut-allemand; pour celui de 1276, un code dit de Simon, écrit en 1394, et un autre qui avoit appartenu à son père; pour celui de 1292, un manuscrit du sénat de Hambourg.

L'examen scrupuleux fait par M. de Clercq, qui a bien voulu encore me continuer ses soins pour cette partie de mon travail, et les conseils de M. Lappenberg, m'ont décidé à préférer le texte de 1292, mais en y faisant diverses corrections que ce savant a eu la bonté de m'indiquer. Langenbeck a publié ces articles, sous le nom de *Statutum antiquum*, dans l'introduction de son commentaire sur le droit maritime de Hambourg, d'après les manuscrits des archives, de Mattfeld, de Stubbe et de Stampeel.

Quant aux articles, ajoutés probablement en 1306, je n'avois d'autres textes que ceux de ce même Langenbeck et d'Anderson.

Lorsque la ville de Hambourg rédigea de nouveau son statut civil en 1497, on consacra au droit maritime un titre spécial, qui forme la division désignée par la lettre P. Les articles que, par les motifs expliqués plus haut, je date de 1270, ceux qui avoient été ajoutés en 1306, y furent refondus dans un nouvel ordre et avec des additions qui, nonobstant les emprunts nombreux au statut précédent, forment un ouvrage nouveau. Ce code de 1497 a été publié par Nettelblat, dans le premier volume de son *Thesaurus juris provincialis,* sous la date de 1292, ce qui est une erreur de fait. J'emploie, pour le publier, le texte d'Anderson. Celui de Nettelblat, mal à propos daté de 1292, étoit trop fautif pour que j'y eusse recours. Il avoue que son imprimeur ignoroit le plat-allemand; et peut-être lui-même ne le possédoit-il pas très-bien, au moins s'il en faut juger par les sommaires allemands qu'il a mis en marge.

On ne peut douter que la compilation de Wisby, ou du moins la IIe et la IIIe partie, empruntées aux Pays-Bas méridionaux et septentrionaux, n'aient servi à Hambourg de droit subsidiaire : cela me paroît résulter de l'existence dans les archives de plusieurs manuscrits dont j'ai parlé, tome Ier, page 358. On verra dans les notes qui accompagneront le droit maritime de 1497 que les rédacteurs de ce droit ont beaucoup emprunté à ces divers documens.

En 1603 Hambourg révisa sa législation civile. Le titre XIII de la seconde partie du statut qui porte cette date est consacré au droit maritime. Ce titre

a été spécialement commenté par Langenbeck. Pour le publier, je n'ai pu, à mon grand regret, consulter Anderson, dont l'ouvrage, au moins tel que je le possède, ne contient pas cette partie du statut de 1603. Mais j'ai eu recours au texte de Langenbeck, et à une édition officielle imprimée à Hambourg en 1771.

Ce statut de 1603 ne fait aucune mention des assurances qui, très-probablement, étoient déjà connues à Hambourg. Röding, en tête de son dictionnaire de marine, tome I.er, col. 101, dit qu'on se conformoit pour ces négociations à la législation des Pays-Bas, où effectivement il existoit des lois sur cet objet dès 1539. Les polices de Hambourg contenoient la clause qu'elles étoient faites d'après la coutume de la bourse d'Anvers.

Les commerçans qui se livroient à ce genre de négociation rédigèrent successivement, en 1677, 1683, 1687, 1693, 1697 et 1704, des réglemens qui devinrent la base d'une ordonnance que le sénat de Hambourg promulgua en 1731. La date de cette ordonnance ne me permet pas de l'admettre dans ma collection, qui n'embrasse que le temps antérieur à 1700.

Je n'ai trouvé aucune utilité à rechercher et à publier les réglemens ou pactes qui ont précédé l'ordonnance de 1731. Je n'avois pas les mêmes raisons pour omettre les anciens documens de droit maritime qui composent les deux premiers volumes de ma collection. Lorsqu'il n'existe nulle part de lois destinées à régir une matière, les usages en tiennent lieu; et alors recueillir ces usages, c'est rendre un service aux savans et aux jurisconsultes. Mais, lorsqu'une matière a été l'objet de lois positives dans un grand nombre de pays, la publication des pactes pour lesquels des commerçans d'une ville s'entendoient afin de se conformer aux lois d'un pays voisin n'a aucune utilité.

Depuis la promulgation de l'ordonnance de 1731, les commerçans de Hambourg, intéressés dans les assurances, ont encore fait entre eux des réglemens pour suppléer à l'insuffisance de la loi, soit d'après leur propre expérience, soit d'après les lois et la jurisprudence des pays étrangers; et l'on m'a assuré que le sénat s'occupoit de rédiger une loi nouvelle. Toutes recherches de ma part, relatives à cet objet, devenoient inutiles, puisqu'elles eussent été étrangères à mon plan.

EXTRAITS

DES STATUTS DE LA VILLE DE HAMBOURG

RELATIFS AU DROIT MARITIME.

EXTRAIT DU STATUT PORTANT LES DIVERSES DATES DE 1270, 1276 ET 1292 (1).

Van schiprechte.

De meine raet unde dhe bórghere van der stat van Hamborch hebbet dit Schiprecht ghewilkoret unde uth gheghevet.

I. So welk use borgher kůmt in Flanderen, unde hevet he also vele copschattes, also 13 sol. englis oder mer, scal gheven enen schilling englis to hanse unde twe penninghe vlamis user vrouwen Sunte

Du Droit maritime.

Le sénat réuni et les bourgeois de la ville de Hambourg ont délibéré et ont publié le présent droit maritime.

I. Si quelqu'un de nos bourgeois arrive en Flandre, et s'il a des marchandises d'une valeur de treize sous anglais (2) ou plus, il devra payer un schelling anglais à la hanse et deux deniers flamands à Notre-Dame Sainte-Marie. A Utrecht, chacun de nos

(1) Je me suis déjà expliqué sur ce statut, qui probablement est plus ancien que 1270. Il mérite d'être considéré avec soin, parce qu'on y voit deux parties distinctes : l'une spéciale, pour régler la police et la juridiction des comptoirs en Flandre; l'autre pour statuer sur des points généraux relatifs au droit maritime, quelque part que se dirigeât la navigation hambourgeoise, et pour régler quelques points spéciaux relatifs au commerce en Norvége. La première partie offre peu d'intérêt, si ce n'est sous le rapport historique; la seconde nous apprend combien étoit déjà développé le droit maritime des villes commerciales de la Baltique. Quand on rapproche cette partie de la lettre du sénat de Hambourg que j'ai transcrite, page 332, on reste convaincu que ce droit existoit avant 1270. La série que je publie forme vingt-huit articles dans le texte qu'Anderson a donné sous la date de 1270, pages 103 et suivantes. Il en forme vingt-sept seulement, au moyen d'un numérotage et d'une division différente, dans celui que le même auteur date de 1276, pages 216 et suivantes. Il en forme vingt-huit dans celui qu'il date de 1292, pages 353 et suivantes. C'est de ce dernier texte que je fais usage. Les deux premiers ne me serviront qu'à indiquer des variantes. Anderson ayant emprunté à Westphal le texte qu'il date de 1270, je l'indiquerai par le signe A. Quant au texte qu'il date de 1276, Anderson a suivi un texte de Simon, écrit en 1394, que j'indiquerai par le signe B. Il a, de plus, recueilli quelques variantes empruntées à un manuscrit qu'il tenoit de son père, daté de 1500, et celles des textes de Laugenbeck, nommés l'un code Mattfeld et l'autre code Stampeel; je les citerai par les signes C, D, E. On trouvera peu de notes sur ces articles; par leur date ils sont antérieurs à presque tous les documens que j'ai publiés jusqu'ici; et au contraire ils ont pu être la source de plusieurs de ces documens.

(2) On trouve dans ce statut et dans un grand nombre d'autres l'emploi concurrent de diverses monnoies avec la monnoie nationale; c'étoit un moyen de suppléer aux calculs de fractions, très-difficiles dans le système numérique qu'on suivoit alors.

Marien. To Uttrecht scal iewelck use börghere gheven 3 sol. trechtis to hanse, unde twe penninghe user vrowen. Unde van desseme ghelde, dat men aldus to hanse ghift, scal de olderman unde dhe dhenne dar sin, dhe twedeil vordoen na eren willen, unde den driddendeil scal men in den bloc lecghen to nutschap.

bourgeois paiera trois sous d'Utrecht (1) à la hanse (2) et deux deniers à Notre-Dame; et cet argent que l'on donnera ainsi à la hanse, le doyen du comptoir et ceux qui se trouveront sur les lieux en emploieront les deux tiers à leur gré, et l'autre tiers devra être mis dans le tronc pour les besoins généraux.

II. To Uttrecht binnen der stat scal men dhe hanse holden. Also scal men och to Ostkerken in Vlanderen dhe hanse holden, unde anders nerghene, de olderman ne lecghe se anderswor mit der hansebrodere rade.

II. Le comptoir de la hanse sera tenu à Utrecht, dans l'intérieur de la ville, et il en sera de même à Ostkerken (3) en Flandre; il ne sera tenu nulle part ailleurs, à moins que le doyen ne le transporte dans un autre lieu, avec l'avis des frères de la hanse.

III. Ein iewelk man user börghere scal des sunnendaghes komen to der morghensprake, bi twen penninghen englis, id ne do eme noet, ofte he ne hebbe orlof van deme oldermanne. So we och dar gheladet wert umme claghe, unde ne komet he nicht, he scal id beteren mit 12 penninghen englis.

III. Chacun de nos bourgeois devra se présenter le dimanche, à l'audience du matin (4), sous peine d'une amende de deux deniers anglais, à moins d'empêchement de force majeure ou d'une permission du doyen. Celui qui y sera cité pour répondre à une demande et ne se présentera pas sera puni d'une amende de douze (5) deniers anglais (6).

IV. Id ne scal nen use börghere den anderen vorclaghen vor deme baliv, ofte vor dheme sculteten. So we so dat deit de scal dat beteren mit 3 marken silveres to der stat köre, unde he scal och eme sinen schaden op rechten. Ein man scal den anderen verclaghen in der morghensprake, unde dar scal men dat scheden mit rechte.

IV. Nul de nos bourgeois ne devra citer un autre devant le bailli ou le bourgmestre du lieu : en cas de contravention, il paiera une amende de trois marcs d'argent au profit de la ville, et il devra en outre réparer le dommage causé au défendeur. Les bourgeois devront se donner réciproquement des citations à l'audience du matin, où justice leur sera rendue (7).

(1) Trechtis est traduit ici par *d'Utrecht;* cette forme se trouve dans plusieurs autres codes.

(2) Il est inutile de dire que le mot hanse, employé plusieurs fois dans cet article et les suivans, ne désigne pas la grande ligue, qui n'étoit pas encore formée. Il ne paroît pas même qu'il désigne une ligue ou union partielle de quelques villes ou de commerçans de villes différentes, quoiqu'il en existât déjà. Il ne peut être entendu ici que de la corporation des négocians de Hambourg formant des comptoirs en Flandre.

(3) Ostkerken étoit un port servant au commerce de Damme. Un privilége de 1247, que M. Lappenberg, par sa lettre du 4 septembre 1827, m'a indiqué comme manuscrit, en fait mention. On pourroit croire qu'il étoit détruit ou abandonné en 1299, lorsque Lubeck adopta le droit maritime de Hambourg, puisque le nom d'Ostkerken ne se trouve plus dans la rédaction faite pour Lubeck.

(4) Le dictionnaire brémois traduit le mot allemand Morgensprake par *consilium matutinum.* On a vu, page 318, note 1, qu'un manuscrit de Brême mettoit cette audience au samedi. Ce jour se trouve aussi indiqué dans le manuscrit D.

(5) Les manuscrits A et B portent twen, *deux.*

(6) Dans le code B, la dernière phrase de cet article en forme un spécial, numéroté 4, de manière que les numéros suivans diffèrent d'un en plus relativement au texte que j'ai adopté.

(7) J'ai déjà expliqué, tome II, page 446, l'extrême importance que la ligue anséatique mettoit à ce que les tribunaux étrangers ne connussent pas des contestations entre les navigateurs et les commerçans de la confédération. On en trouve ici le principe pour les Pays-Bas; mais les souverains restreignirent dans la suite ces priviléges le plus qu'il leur fut possible; voir tome I.er, page 444.

V. Jd ne mach nen man nen ordeil beschelden in der morghensprake, he ne moghe id besetten mit 5 verdinghen; unde so we dat beschelt, de scal id denne to Hamborg oppe dat hus theen.

V. Nul ne pourra se porter appelant d'un jugement du tribunal de la hanse s'il ne dépose cinq verdings (1), et celui qui se portera ainsi appelant fera juger son appel par le sénat de Hambourg.

VI. So wan so ein man sin schip verhuret to Norweghene oder to Gotlande, so scal he iewelkeme knapen gheven to vorlone 10 sol. englis to 12 weken, unde dar na to iewelker weken 10 den. englis. To Vlanderen wart 12 sol. hamborghere to 7 weken, unde dar na to iewelker weken 12 penninghe englis. Al de wile, dat ein man to dheme schore leghet, he ne darf nicht mer gheven to der weken na der halven marck, den to der weken 2 sol.

VI. Celui qui frétera son navire pour la Norvége ou l'île de Gothland devra payer à chaque matelot, pour ses gages, dix sous anglais pour douze semaines, et dix deniers anglais par chaque semaine en sus. Pour le voyage de Flandre, il paiera douze sous de Hambourg pour sept semaines, et neuf deniers anglais par chaque semaine en sus. Toutes les fois que le navire sera à l'ancre près du rivage, on ne sera tenu de payer que deux sous par semaine au-delà du demi-marc (2).

VII. So welc schipknape des nachtes buten schepe leghet sunder orlof, de scal id beteren mit 4 penninghen englis, dhe scolen nemen dhe schipheren unde dhe schipmanne.

VII. Tout matelot qui couchera la nuit hors du navire, sans permission, paiera une amende de quatre deniers anglais, qui sera répartie entre le patron et les matelots (3).

VIII. So welc schipman van she weghen wederghift ofte legherachtich wert, de scal wederkeren al sin vorlon; dat scolen op nemen dhe schipheren unde dhe schipmanne ghelik.

VIII. Tout matelot qui éprouvera des vomissemens ou qui sera obligé de garder le lit, par suite du mal de mer, devra restituer tous ses gages, qui seront répartis en portions égales entre le patron et les autres matelots (4).

IX. Ein iewelc schiphere scal vören iewelkeme schipmanne to Norweghene unde

IX. Tout patron qui ira en Norvége ou dans l'île de Gothland sera tenu de charger,

(1) Le *verding* est la quatrième partie d'un marc; voir Sartorius, Urkundenbuch, page 277, note 3. Le mot Verdinghen est écrit différemment dans quelques autres textes. Je doute qu'on puisse voir ici un exemple de ce qu'on a depuis, dans les législations modernes, appelé *amende de fol appel;* l'objet de la consignation exigée est d'assurer particulièrement que l'appel ne sera pas porté ailleurs qu'à Hambourg.

(2) Langenbeck, dans son commentaire de cet article, propose diverses corrections du texte, dont le résultat seroit que le patron doit aux gens de l'équipage un loyer et des frais de nourriture. MM. de Clercq et Henschel ont été d'avis qu'il ne falloit point accepter ces corrections, et en effet l'article traduit comme je le présente est facile à entendre. On y suppose que le patron donne un à-compte aux gens qu'il engage pour la saison, ce que le texte appelle Vorlon, et en outre qu'il doit leur payer *tant* par semaine. On prévoit ensuite le cas de *starie,* c'est-à-dire, de séjour à l'ancre. Pour concilier à la fois la justice envers le patron, qui ne doit pas payer l'équipage oisif comme s'il étoit actif, et la justice envers les matelots qui, n'étant pas maîtres de quitter le navire pour se louer ailleurs, ont droit à quelque chose, on leur accorde deux sous par semaine, indépendamment du demi-marc d'à-compte. Je ne connois pas de loi antérieure qui ait statué sur le cas prévu par cet article; il est devenu la source de l'article 50 du recès anséatique de 1591, après avoir été adopté avec plus ou moins de modifications dans les statuts particuliers des villes.

(3) Cet article, qui ne se trouve dans aucune loi plus ancienne, a été la source de dispositions semblables, qu'on trouve dans des statuts postérieurs de différentes villes; de l'article 4 de la compilation de Wisby et de l'article 27 du recès anséatique de 1530.

(4) Cet article constate un usage probablement fort ancien dans la navigation; mais, jusqu'à présent, je ne l'ai trouvé écrit que dans l'article 2 du titre XIV du recès anséatique de 1614.

van den to Gotlande, unde van den, 5 schippunt swares, ofte 20 rechtere ofte dat schip mit holte laden is. Ne mach ein knape sine vöringhe nicht laden, de schiphere scal eme gheven dar he sine vracht nimt, van dheme punde also eme horet twisschen min unde mest; van Rotzeil ein vat wines ofte 5 höde soltes; van Enghelant ofte van Irlande enen sac wüllen van twen waghen; van Hamborg 14 verdere beeres oder 4 punt swares, oder ein picvat, oder ein woltvat asschen, oder ein hundert seven vöte holtes, oder ein half hundert waghen schotes, dat min den 10 sol. cost si, ofte ein hundert melevate, ofte ein half hundert molden ofte

pour le compte de chaque matelot (1), en allant ou au retour, un poids (2) de cinq schipponds (3) ou vingt rechters (4), si le navire est chargé de bois. Si un matelot ne trouve pas moyen de charger son port franc, le patron devra l'admettre à participer à son propre fret, calculé à un taux moyen, suivant la nature de son chargement, ainsi qu'il suit : de la Rochelle (5), le port franc consistera en une barrique de vin ou cinq hodes de sel (6); d'Angleterre et d'Irlande, en un sac de laine de deux waghes (7); de Hambourg, seize verders (8) de bière, ou quatre schipponds pesant, ou un baril de poix, ou un baril de cendres (9), ou un cent (10) de bois de sept pieds, ou un demi-cent de wagenschot (11) d'une valeur au-dessous de dix sous, ou un cent de douves pour tonneaux dits melevates (12), ou un

(1) L'usage des *portées* ou *portages* pour les matelots est fort ancien, comme je l'ai fait voir, tome I.er, page 336, note 3. Dans presque tous les documens que j'ai déjà publiés, et dans la plupart de ceux qui suivront, il en est question; mais quelquefois les portées n'étoient qu'un excédant des salaires, payés en argent; quelquefois la faculté d'en charger constituoit le salaire total des matelots.

(2) J'ai conservé dans la traduction presque tous les termes du plat-allemand qui désignent des poids et mesures; mais je les expliquerai dans des notes, autant qu'il me sera possible, d'après les renseignemens que MM. de Clercq et Henschel ont pris la peine de me fournir.

(3) Le *schippond* répond à trois cent vingt livres; voir la note 7 de la page 122 ci-dessus.

(4) Langenbeck dit sur cet article que cette mesure ne lui est pas connue; mais on voit par l'article même quelle étoit la proportion du *rechter* avec le *schippond*. Le mot *rafter* est encore en anglais employé pour signifier *solives;* c'est peut-être la mesure actuellement connue dans le Nord sous le nom de *ring*, qui équivaut à deux cent quarante pièces. Voir M. Lappenberg, page 471, note 5, de son recueil déjà cité.

(5) Cette énonciation, qui me paroît indiquer un commerce direct avec la Rochelle en France, est très-remarquable. On avoit toujours supposé qu'au XIII.e siècle Hambourg et les autres villes avoisinant la Baltique ne faisoient ce commerce que par l'intermédiaire de Damme et de l'Écluse. On pourroit dire à la vérité qu'il s'agit ici d'un comptoir de Flandre; mais, outre que ce seroit toujours un comptoir de commerçans de Hambourg, il me semble qu'en lisant attentivement notre article on reconnoît qu'il n'est pas spécial pour le comptoir de Flandre, mais commun à tout le commerce maritime de Hambourg; car il y est question du commerce en Norvége et à l'île de Gothland, que certainement Hambourg faisoit directement sans l'intermédiaire de la Flandre.

(6) Le *hode* étoit une mesure très-usitée en Flandre, suivant le témoignage de du Cange, *Glossarium mediæ latinitatis*, Voc. *Hodium, Hodius, Hodus.* M. de Clercq, qui a puisé la plupart de ses renseignemens sur les mesures dans le Contorist de Kruse, m'a assuré que cette mesure, de six cent douze boisseaux, équivaut à un laste et demi de Hambourg.

(7) Un *waghe* étoit de cinq cents livres, d'après M. Lappenberg, page 292 et page 447. Voir la note 3 de la page 122 ci-dessus.

(8) D'après Langenbeck, dans sa note sur cet article, c'est le quart d'un tonneau.

(9) Le droit maritime de Stralsund, que je donnerai dans le chapitre XXII, contient ces mots, qui expliquent parfaitement notre texte : *Cineres et pix et omnia mercimonia quæ in vasis concluduntur.*

(10) Le mot hundert, *cent*, appliqué au bois, signifie 120 ou 100 pièces. Les détails suivans montrent que les douves se comptoient différemment à Hambourg suivant qu'elles étoient destinées à des tonneaux de *telle* ou *telle* capacité. Encore aujourd'hui, le *ring* contient quatre *schock* ou 240 pièces; mais trois *rings* de douves pour *barriques* équivalent à deux *rings* de douves pour *pipes*, et deux *rings* de douvelles pour *tonneaux* équivalent à un pour *pipes*.

(11) Ce mot signifie des douves ou merrains de chêne; voir l'ouvrage de M. Lappenberg, page 112. Le droit de Stralsund porte *centena etiam lignorum waghenscot*. Il est bon de rapprocher cet article de l'article XLVIII [45, 46 et 47] de la compilation de Wisby, tome I.er, page 495 de ma collection.

(12) C'étoit un genre de barriques propres à contenir des marchandises liquides, et notamment de la farine. On lit dans le tarif pour les négocians allemands en Flandre, de 1254, rapporté par M. Lappenberg, page 61 : *Centenum vasorum quæ teutonice* Molden *vel* Melevaten.

lucghen, ofte enen wicschepel kornes, so welkere hande id si.

demi-cent de douves pour tonneaux dits molden (1) ou lughen (2), ou un wicschepel (3) de blé, quelle qu'en soit l'espèce.

X. Wirt ein schip ghehuret to wintervische to Norweghene ofte to Schone, unde also dat Schip kumt to Enghelande ofte to Vlanderen, unde willet dhe vruchtlude dat schip hebben dor dhe Hovede, se scolen dheme schipheren gheven den dridden deil der vrucht mer, also dat dhe erste vrucht si dhe twedeil, unde dheme sturmanne unde iewelkeme schipmanne den driddendeil sines lones mer. Is och ein schip ghehuret to schone unde slipchit des haringhes, unde willet dhe vruchtlude to Norweghene, se scholen och gheven den dridden deil der vrucht mer; unde den haring den de sturman unde dhe schipmanne copen scolden to Schone, scal men in gheven uth deme boneke.

X. Si un navire est frété pour la pêche d'hiver sur les côtes de la Norvége ou de Scanie, et si le navire arrive en Angleterre ou en Flandre, et que les affréteurs exigent qu'il passe le détroit, ils devront payer au patron le tiers du fret en sus, en telle sorte que le premier fret représente les deux tiers du fret total (4), et au contre-maître, ainsi qu'à chaque matelot, un tiers de leurs gages en sus. De même, si un navire est frété pour la pêche du hareng sur les côtes de Scanie, et si les affréteurs veulent aller en Norvége, ils devront aussi donner un tiers de fret en sus; et le hareng que le contre-maître et les matelots devoient acheter en Scanie leur sera délivré sur le chargement (5).

XI. So wan ein schip van Norweghen kumt mit wintervissche, unde de schiphere dat schip vercoft, so sin ledich de sturman unde dhe schipmanne. De schiphere scal aver den vrachtluden huren ein goet scip ofte se id hebben willet, dar se ere goed mede to hus voren. So war so ein man sin schip vercoft so scal he sinen schipmannen gheven to 14 nacht wekelon. Leghet aver ein man sin schip to winterlaghe, so ne ghift he mer to achte daghen wekelon.

XI. Si un navire arrive de Norvége avec des poissons d'hiver, et que le patron vende le navire, le contre-maître et les matelots sont libérés; mais le patron devra fréter pour eux (6), s'ils le demandent, un bon navire, sur lequel ils puissent ramener leurs biens chez eux. Si quelqu'un vend son navire, il devra payer à ses matelots quatorze jours de gages; mais si quelqu'un met son navire en hivernage, il ne sera pas tenu de donner plus de huit jours de gages (7).

XII. Id ne scal och nen schiphere sinen knapen orlof gheven ofte laten oppe eneme olande, he ne hebbe wittelike broke dan. Also

XII. Nul patron ne devra non plus congédier ou abandonner un de ses matelots sur une île, à moins qu'il ne se soit rendu

(1) Il paroît que le *molde*, destiné comme le *malevate* à contenir des liquides, étoit double.

(2) De tous les lexiques qui étoient à ma disposition, le petit vocabulaire de Brokes est le seul qui cite ce mot, mais sans le définir, et en se bornant à renvoyer à l'article 394 du III.e code de Lubeck qu'il a publié. La circonstance que dans notre article ce mot est placé après Molden, dont il est séparé par la disjonctive ofte, sembleroit prouver quelque analogie entre ces deux mots : ainsi Lucghen dérive peut-être de *lagena*, qui dans la basse latinité signifioit *tonneau*. Voir en effet du Cange, Voc. ***Lagena***, et M. Lappenberg, page 159.

(3) Voir sur le *wicschepel* la note 2 de la page 324 ci-dessus.

(4) On voit par cette explication que ce qui doit être payé est un demi-fret en sus; j'ai cru néanmoins devoir respecter le texte, l'explication que l'article contient ne laissant point de doute.

(5) Voir ce que j'ai dit dans la note 5 de la page 233 ci-dessus.

(6) Tous les textes, et même le statut de 1497, article 17, portent Vrachtluden; mais je crois que c'est une faute, qui a été corrigée dans l'article 14 du titre XIV du statut de 1603. J'ai traduit dans ce dernier sens.

(7) Cet article a été la source de diverses dispositions analogues qu'on verra dans des statuts postérieurs; mais je ne l'ai pas trouvé dans des documens plus anciens que 1270.

ne scal och nen knape sinen heren dar begheven.

XIII. Id ne mach och nen schiphere sin schip vor Sunte Mertines daghe op lecghen to winterlaghe sunder der vruchtlude willen. Na Sunte Mertines daghe scal och nen schiphere to der she seghelen to der vruchtlude willen.

XIV. So wor so ein schip to bricht, unde komt mit dheme brokenen schepe also vele to lande, also de vrucht wert is, dar scal de schiphere sine vrucht af nemen.

XV. So we so huret ein schip, unde schepet he dar in ofte nicht, unde wil he uth schepen eir dat schip to seghele gheit, he scal gheven halve vrucht; seghelet aver dat schip 3 mile weghes to der she wart, he scal gheven vülle vrucht.

XVI. So welc man selve sin schip schepet, de ne ghift nen windeghelt; so we so huret ein schip de ghift windeghelt. Van eneme hundert kornes ghift men in unde uth to schepende 2 sol. englis unde to kölende 1 sol. Van der last wasses 4 penninghe englis. Van der last coperes, tenes unde blies 3 penninghe engles. Van eneme

coupable d'un délit incontestable; et de même, nul matelot ne devra abandonner son patron (1).

XIII. Aucun patron ne pourra mettre son navire en hivernage avant la Saint-Martin, sans la volonté des affréteurs; et après la Saint-Martin, nul patron ne devra mettre à la mer, même du consentement des affréteurs (2).

XIV. Si un navire fait naufrage, et que la carcasse entraîne cependant sur la côte des marchandises d'une valeur correspondante au fret, le patron devra toucher son fret sur ces marchandises (3).

XV. Lorsque celui qui a affrété un navire, qu'il y ait chargé ou non, veut se désister du contrat avant que le navire ne mette à la voile, il doit payer la moitié du fret promis; mais si le navire a fait plus de trois milles en mer, il doit payer le fret entier (4).

XVI. Quiconque charge sur son propre navire ne sera pas tenu de payer des droits de guindage. Quiconque affrète un navire paiera les droits de guindage suivans : pour un cent de blé (5), on paiera pour la charge et la décharge deux sous anglais, et pour le remuage, un sou; pour un laste de cire, quatre deniers anglais; pour un laste de cuivre, d'étain et de plomb, trois deniers

(1) Cet article a aussi été la source de plusieurs dispositions semblables contenues dans des statuts postérieurs. On en trouve le principe dans le chapitre LXXIII du statut de Sleswick; voir page 232 ci-dessus.

(2) Cet article forme dans le texte B la seconde partie de l'article XI, et dans le texte C l'article XII. Le principe est reproduit dans beaucoup de statuts postérieurs; voir à la note 1 de la page 320 la modification assez importante qu'il paroît avoir subie à Brême.

(3) Une note d'Anderson, tome I.er, page 339, fait connoître que cet article a été rayé dans le manuscrit du sénat et remplacé par l'article 5 du droit de 1306 ci-après. Il existe non-seulement dans les imprimés des textes qui portent des dates antérieures à 1292, mais aussi dans ceux qui donnent la rédaction de cette date. La note d'Anderson porte à croire que la radiation de cet article, et la substitution d'un autre, sont de 1306 ou postérieures à cette époque. Voir ce que j'ai dit à ce sujet, page 312 ci-dessus.

(4) Cet article, qui est devenu la source de dispositions semblables contenues dans des statuts postérieurs, a pu être emprunté, au moins pour le principe, au chapitre LXV du statut de Sleswick, page 229 ci-dessus.

(5) Le *hundert* est une mesure appliquée à des marchandises de natures très-diverses, ce qui doit en faire varier le sens. On a vu, dans la note 9 de la page 340 ci-dessus, son application aux douves qui servent à fabriquer des barriques. La meilleure manière de traduire ce mot en français semble donc être d'employer le mot générique *cent*. M. Lappenberg donne, pages 57 et 59, des exemples de cet emploi générique de *hundert*. Si l'on étoit bien sûr des rapports de l'*ortige* avec le sou anglais, on seroit sur la voie pour connoître ce que contenoit le *hundert* de blé. En effet, dans le droit de Brême, relatif aux salaires des matelots, le texte de Rheden, au lieu de hundert Korn &c., porte von der last Korns 4 Ortige.. En supposant que l'ortige valût deux sous anglais, le *hundert* de blé équivaudroit à un *laste;* en supposant que l'ortige et le sou anglais fussent de la même valeur, le *hundert* répondroit à un *demi-laste;* et ainsi de suite, suivant la proportion de ces monnoies.

hundert sparren van vertich voten 7 sol. englis, van 24 vote sparren 2 sol. englis. Van stenderen, dhe beneden 20 vote lanc sin 3 sol. englis, unde dhe boven 22 vote sin 4 sol. englis. Van eneme cocghen brede 40 vote lanc enen hamborgheren penning in, unde uth enen vlameschen. Is id 50 vote lanc men ghif dar vore enen englishen penning. Van eneme hundert remen boven 20 vote ghift men 6 penninghe, unde beneden 18 vote 4 penninghe englis. Van wagenschote, van litholte, van stappen, dat boven 35 sol. is ghecoft, scal men gheven 2 penninghe hamborghere in unde 2 penninghe vlamis uth; unde is id ghecoft umme 2 punt ofte durere, man ghift van dheme hunderde 2 penninghe englis, unde is id beneden 30 sol. coft, id ghift enen englischen penning in unde uth. Van eneme vate aschen van Lewenwolde unde van parleberghescen vate 4 penninghe, van hiddesackerschen vate 3 penninghe, van eneme wolt vate 2 penninghe englis. Van eneme vodere vate smeres 4 penninghe. Van eneme vate wedes 3 penninghe, van ener mese wedes 6 penninghe. Van eneme vate wines

anglais; pour un cent de chevrons de quarante pieds, sept sous anglais (1); pour les chevrons de vingt-quatre pieds, deux sous anglais; pour les poutres au-dessous de vingt pieds, trois sous anglais, et pour celles qui sont au-dessus de vingt-deux pieds, quatre sous anglais; pour les planches de vaigrage de quarante pieds de long, un denier de Hambourg pour la charge et un denier flamand pour la décharge; si la longueur est de cinquante pieds, on paiera un denier anglais. Pour un cent de rames ayant plus de vingt pieds, on paiera six deniers, et au-dessous de dix-huit pieds, quatre deniers anglais. Pour des merrains pour douves (2) qui ont coûté plus de trente-cinq sous, on paiera deux deniers de Hambourg pour la charge et deux deniers flamands pour la décharge : si le prix d'achat a été de deux livres ou au-delà, on paiera par cent deux deniers anglais; et si ce prix a été au-dessous de trente sous, on paiera un denier anglais à la charge et à la décharge. Pour un baril de cendre de Liebenwalde et de Perleberg (3), quatre deniers; pour un baril de Hiddesacker (4), trois deniers; pour un baril de cent cinq livres, deux deniers anglais; pour un baril de beurre (5) de la capacité d'un foudre (6), quatre deniers; pour un baril de védasse, trois deniers (7), et pour une mese de védasse, six deniers; pour une barrique

(1) Voir la note 9 de la page 340 sur l'application du mot *hundert* au bois fendu.

(2) Le mot Litholt, dérivé peut-être originairement de *litæ*, *listæ*, qui, d'après du Cange, signifioient en basse latinité *bordure*, a sans doute été appliqué aux douves étroites qui dans la fabrication des barriques bordent en quelque sorte les douves plus larges. C'est dans ce sens que M. de Clercq a employé le mot générique *douves*. Il m'a fait connoître que dans le tableau des mesures de Hambourg déjà cité on distingue un grand nombre de douves suivant leurs dimensions, et que la manière de les compter varioit en conséquence. C'est précisément ce qu'atteste notre article, qui suppose des différences de valeur entre la même quantité pour le nombre.

(3) Ce sont deux villes situées dans la marche de Brandebourg.

(4) Hiddesacker ou Hitz cker est une petite ville dans le royaume de Hanovre. Voir Puffendorf, *Observ. juris univ.* tom. III append. page 54.

(5) Je ne dois pas manquer de faire observer ici qu'il peut y avoir quelque incertitude sur le véritable sens du mot smeres. M. de Clercq, se fondant sur l'autorité du dictionnaire brémois et sur l'analogie du mot danois smør, a traduit par *beurre*; mais on peut opposer à cette autorité, ainsi que M. Henschel m'en fait la remarque, le tarif de Bruges pour les Allemands, fait en 1262, et rapporté par M. Lappenberg, page 80. La traduction latine rend le mot smer une fois par le mot *unguentum*, une autre fois par *adeps porcinus*. D'un autre côté, la skraa de 1315, qu'on trouve dans M. Lappenberg, page 280, porte butter et smer, ce qui, au moyen de ce que Butter signifie bien *beurre*, annonce un autre sens pour smer. Il paroît même que ce dernier mot signifie souvent *goudron*, et s'est conservé avec ce sens dans le mot Schmier. Toutes ces différences n'étant pas très-importantes pour le but spécial de ma collection, je me suis décidé à m'en tenir au sens que M. de Clercq a adopté d'après le dictionnaire brémois. Le tonneau de beurre pèse ordinairement 280 livres à Hambourg.

(6) Le foudre a 37 pieds cubes de Hambourg.

(7) Si l'on compare le vaisseau de capacité désigné ici sous le nom de *mese*, avec celui de *baril*, qui est nommé immédiatement avant, on peut présumer qu'il est double. Dans le tarif de Flandre de 1252, rapporté par M. Lappenberg, page 59, on lit : *Cupa de veda duos denarios; mesa, sive tonna de veda quatuor denarios*.



van Rotzeil ofte van eneme olgye vate 6 penninghe, van eneme rineschen vate enen schilling. Van eneme voder pekes 4 penninghe englis. Van eneme kanenblocke 18 penninghe. Van eneme hunderde knarholtes, dat 24 vote lanc is ofte dar boven, 2 schillinghe, unde beneden 20 vote enen schilling. Van twen hunderden seven vote holtes ofte vif vote enen penning, unde van twen hundert molden also; unde van 3 hunderden malevate enen penning. Van stendere 14 vote lanc 18 penninghe. Van 6 vighen corven enen penning. Van 3 mandelsacken enen penning. Van twen waghen vlocken enen penning. Van der teere wandes 3 hellinghe; unde al is id bi englischen ghelde ghesegghet.

de vin de la Rochelle ou pour une barrique d'huile, six deniers; pour une barrique du Rhin, un schelling; pour un foudre de poix, quatre deniers anglais; pour un kanenblock (1), dix-huit deniers; pour un cent de planches de chêne de vingt-quatre pieds de long et au-delà, deux schellings, et au-dessous de vingt pieds, un schelling; pour deux cents billes de bois de sept pieds ou de cinq pieds, un denier, et pour deux cents jattes, de même; pour trois cents tonneaux, un denier; pour des poutres de quatorze pieds de long, dix-huit deniers; pour six paniers de figues, un denier; pour trois sacs d'amendes, un denier; pour deux quintaux de laine, un denier; par chaque tyre (2) de drap, trois schellings (3); et tout ce que dessus doit s'entendre de monnoie anglaise.

So wat in unde uth geschepet wert mit des schipheren touwe, des windegheldes scal he hebben den dribden deil.

Le patron aura le tiers des droits de guindage sur toutes les marchandises qui seront chargées et déchargées avec ses cordages.

XVII. So welc man sin schip verhuret to Uttrecht, de scal gheven iewelkeme Schipmanne 12 sol. to der vart, se si cort ofte lanc. Dhe schipmanne sin och schuldich to licghende to Marsen na ereme schipheren 14 nacht; unde bevreset se binnen der tit, de schiphere ne ghift en nene bate. Mar is dat water open unde wil de schiphere wachten na vrucht, unde leghet he boven ere tit, he scal en gheven to der weken 18 penninghe trechtis oder dhe cost. Unde dat steit an des schipheren willen welc ere he en gheven

XVII. Celui qui frétera son navire pour Utrecht devra payer à chaque matelot douze sous pour le voyage, qu'il soit court ou long. Les matelots seront aussi tenus d'attendre leur patron à Marsen (4) pendant quatorze nuits, et si dans l'intervalle la glace les prend, le patron ne leur donnera aucune indemnité; mais si la rivière est libre, et si le patron veut attendre un fret et qu'il demeure au-delà du temps qui vient d'être désigné, il devra leur donner par semaine dix-huit deniers d'Utrecht ou la nourriture, ce qui sera au choix du patron. Lorsque le patron voudra mettre à la voile, ils devront être

(1) M. de Clercq a éprouvé quelque incertitude sur le sens du mot Kanenblocke. Le mot Kannen signifie génériquement des vases en étain, d'où Kannengiesser, *potier d'étain*. S'agiroit-il donc ici de blocs d'étain? Mais il en a été question dans le commencement de notre article. M. de Clercq a fait une autre conjecture, résultant de ce qu'à Brème on nomme Blocken certaines pierres de roche de neuf pouces d'épaisseur, et dont l'unité de mesure est le fuder, de trente pieds carrés. Dans cet état d'incertitude, j'ai conservé le mot plat-allemand dans la traduction française.

(2) Voir relativement au *tyre* la note 1 de la page 121 ci-dessus.

(3) Les noms de matières ou de mesures qui précèdent ont déjà été expliqués dans les notes de l'article 9 ci-dessus, et dans celles qui accompagnent le droit de la ville de Wisby. Je crois bon de terminer cette fastidieuse et embarrassante nomenclature par un petit tableau que M. de Clercq a bien voulu faire relativement aux rapports divers du laste à Amsterdam. Pour le chargement des navires, on compte pour un laste : 8 *oxhoft* de vin, 5 pièces (stücke) d'eau-de-vie ou de pruneaux, 14 pièces (stücke) de harengs, 12 barils (fasz) de poix; 7 quartauts (quartels) d'huile de poisson; 4 pipes d'huile d'olive; 20 caisses de citron; 4000 livres de riz, de fer, de cuivre, &c.; 3000 livres d'amendes; 2000 livres de laine ou de plumes; 2000 livres d'écorce d'orange; 2000 livres d'épiceries, &c. On voit combien cette manière de compter, qui tient sans doute à des motifs que l'usage et l'utilité des commerçans ont introduits, présente de variétés; et c'est ce qui peut expliquer celle des prix du droit de guindage.

(4) C'est un village auprès d'Utrecht.

wille. Unde so wan so de schiphere seghelen wil, so scolen se rede wesen unde mit eme varen; unde bevrore dat schip under weghen, se scolden sin nenewis vertien eir se dat schip to hus brechten. Unde untbrake en spise unde ghelt, de sciphere scal en ghelt lenen, unde dat scolen se ghelden also dat schip to hus komet, unde ne wil he des nicht doen, so moten se wol eme unfaren. Untgheit och ein knape sineme heren mit moetwillen, he scal eme wederkeren al sin lon, dat he van eme untfink.

prêts à partir avec lui; et si le navire est pris en route par la glace, ils ne devront en aucune manière l'abandonner avant de l'avoir reconduit au port auquel il appartient. S'ils viennent à manquer de vivres et d'argent, le patron devra leur prêter de l'argent, qu'ils seront tenus de rembourser dès que le navire sera rentré dans le port auquel il appartient, et si le patron s'y refuse, ils pourront alors le quitter. Si un matelot abandonne son patron par malveillance, il devra restituer les gages qu'il en a reçus d'avance (1).

XVIII. So wan so ein man sin schip silve ladet to Uttrecht, al dhe wile dat men in schepet ofte uth schepet, scal he de knapen becosteghen.

XVIII. Quiconque chargera lui-même son navire pour Utrecht devra nourrir les matelots pendant tout le temps employé au chargement et au déchargement.

XIX. Seghelet ein man to Stade to ladende to Uttrecht wart, he scal iewelkeme knapen gheven to bate enen schilling hamborghere, oppe de Stôre 18 penninghe.

XIX. Quiconque fera voile pour Stade, afin d'y prendre un chargement pour Utrecht, devra donner à chaque matelot un schelling de Hambourg en sus du salaire ordinaire; et s'il s'arrête sur la Store, dix-huit deniers (2).

XX. So we schipbroken goet vint oppe dheme vorende, de scal dar af hebben den twintighesten deil, de id halet oppe dheme reve ofte in der she, de scal hebben den driddendeil, unde drift id bi der bord vore, dar ein schip rit, unde dhe dat op tuht de scal hebben den twintighesten deil.

XX. Quiconque trouvera des objets naufragés sur la plage en aura la vingtième partie; celui qui ira les chercher sur les rochers ou en mer en aura le tiers; et si ces objets viennent à surnager autour d'un navire, celui qui les repêchera en aura la vingtième partie (3).

XXI. So welc man den anderen anseghelet oder oppe ene drift mit ungherade, so welc ereme schade dar scuht, den scal de andere half ghelden, unde den schaden scal men bewisen; unde dhe anseghelinghe ofte dhe drift scal men tughen, unde de den anderen den schaden deit de scal sweren, dat id ane sinen danc si geschen, unde de an-

XXI. Lorsqu'un navire en abordera un autre sans voiles ou le heurtera par accident, le dommage qui en résultera pour l'un et pour l'autre sera supporté par moitié, et le dommage devra être constaté, ainsi que le fait de l'abordage prouvé; celui qui aura occasioné le dommage à l'autre devra affirmer sous serment qu'il l'a fait sans intention, et l'autre attestera sous serment l'étendue

(1) Cet article et la plupart des suivans sont relatifs au droit maritime en général.

(2) La difficulté qu'éprouvoit M. de Clercq à entendre le mot Stôre, auquel Westphal a substitué Schore, m'a décidé à consulter M. Lappenberg, qui a levé notre embarras en m'apprenant que le mot Stôre désignoit une petite rivière du Holstein, débouchant dans l'Elbe. A ce moyen, l'article s'entend aisément. Lorsqu'un navire parti de Hambourg pour Utrecht vouloit compléter son chargement sur la Store ou à Stade, il séjournoit, et il étoit juste de donner aux matelots une amélioration de salaire pour ce que nous appelons jours de *starie*.

(3) Un usage semblable est constaté par la lettre des consuls de Hambourg à ceux de Lubeck, transcrite page 332 ci-dessus.

dere ſcal ſweren wo grot ſin ſchade ſi, unde wat ſin ſchip hebbe coſtet weder to makende.

du dommage et le montant des frais de réparation du navire (1).

XXII. So wor ſo ein ſcip dor noet willen goet uth werpet, dat ſchip ſcal mede ghelden marc markelike. Wert maſt ofte touwe ghecorven, de ſchiphere hevet den ſchaden aleine, dar ne werde wilkore ane dan; unde den wilkore ſcolen tughen dhe in dheme ſchepe do weren.

XXII. Lorsque, en cas de nécessité, un patron jettera des marchandises à la mer, le navire contribuera au marc la livre. Lorsqu'un mât ou des câbles seront coupés, le patron supportera seul la perte, à moins qu'il n'y ait eu accord préalable à ce sujet, et cet accord devra être prouvé par la déclaration de ceux qui se trouvent à bord (2).

XXIII. So wan ein ſcip gheladen is to dheme ſchore, unde wechſeghelet ungheſchuldeghet van den vrucht luden, kumpt dheme goede gicht to van werpendes halven, dar ne ſcal de ſchiphere nene noet umme liden. Wert och ein ſchiphere beleth mit goeden luden unde gheſchuldeghet, dat ſin ſchip ſi to ſere laden, unde ſeghelet he dar boven enwech, unde wert des goedes wat ghevorpen, dat ſcal de ſchiphere aleine ghelden. Is och ein ſchip to ſere laden, unde ſcal men uth ſchepen, de dar leſt in ſchepede ſcal erſt uth ſchepen.

XXIII. Lorsqu'un navire sera chargé jusque sur le pont et aura fait voile sans réclamation de la part des affréteurs, s'il arrive quelque perte des marchandises par suite de jet, le patron ne sera point inquiété pour ce fait; mais si, d'après une visite d'experts, il est reconnu que le patron a surchargé son navire, et qu'il n'en mette pas moins à la voile, si des marchandises viennent à être jetées, le patron les paiera seul. Si un navire est trop chargé, et que l'on soit obligé de décharger, ce sera à celui qui aura chargé le dernier à retirer les marchandises le premier (3).

XXIV. So wor lude hebbet ein ſchip to ſamene ofte ein man den merendeil in dheme ſchepe, de minre ſcal dheme meren dele volghen, id ne ſi al ſo dat he mit den meren dele dat ſchip wolde licghen laten unde den anderen uth droten; des ne macht nicht ſin, wante men wiſet ia dat ſchip to watere wart.

XXIV. Lorsque des personnes auront un navire en commun, dans lequel l'une d'elles a la majeure partie de la propriété, celle qui aura le plus petit nombre de parts devra suivre l'avis de celle qui en aura le plus grand nombre, à moins que la personne qui en a le plus grand nombre ne veuille laisser le navire dans l'inaction et évincer son copropriétaire à force de vexations, ce qui ne doit pas être toléré : au contraire, on ordonnera que le navire mette à la voile (4).

XXV. Hebbet compane ein ſchip to ſamene, unde wil erer ein van den anderen

XXV. Lorsque des associés possèdent un navire en commun, et que l'un veut se séparer

(1) L'article 15 des Rôles d'Oléron, 29 de la compilation de Wisby, dit la même chose; mais il est douteux que le présent article y ait été emprunté. Il a moins pour objet d'établir une règle sur la matière des abordages que de statuer sur la procédure, c'est-à-dire, sur le mode de preuve au sujet de laquelle le droit maritime s'étoit écarté du droit civil; voir Gildemeister, Beyträge zur Kenntniß des vaterländischen Rechte, tome II, page 214, et le document cité ci-dessus, page 332.

(2) Cet article a pu être emprunté aux articles 97 du code latin de Lubeck publié par Dreyer, et aux articles 88 et 15 du code de 1240. Le même principe est constaté dans la lettre transcrite page 332.

(3) Presque tous les statuts postérieurs se sont occupés du soin de prévenir la surcharge des navires; mais je n'ai point trouvé de disposition semblable dans des documens d'une date antérieure.

(4) Cette dernière phrase est un peu obscure, mais cependant on en trouve aisément l'intention; c'est que malgré le refus de naviguer fait par le propriétaire de la plus forte part, celui qui a la moindre puisse se servir du navire. On rencontre souvent cette disposition dans des statuts postérieurs; mais le seul d'une date plus ancienne qui offre quelque chose d'analogue est le *Grágás*; voir ci-dessus, page 62.

ſo welc erer van dheme anderen wil, de ſcal dat ſchip ſetten, beide dach unde ghelt, unde de andere ſcal keſen binnen XIV daghen, unde alſo ſcolen ſe ſcheden weſen.

de l'autre, celui qui voudra ainsi se retirer devra estimer le navire en argent et fixer un terme de paiement, et l'autre devra choisir dans le délai de quatorze jours; et ainsi ils seront séparés (1).

XXVI. Ein iewelc uſer borghere ſcal voren enen roden vlugher; ſo we ſo des nicht ne deit, de ſcal id beteren bi. 3 marken ſilveres to der ſtat kore, he ne lecghe ene neder dor angheſtes willen. So welk gaſt och enen roden vlugher voret, de ſcal gheven alſo vele, wert he an uſeme rechte beclaghet.

XXVI. Tout bourgeois de notre ville devra arborer un pavillon rouge, et celui qui ne le fera pas paiera une amende de trois marcs d'argent (2) au profit de la ville, à moins qu'il ne l'ait descendu dans un moment de danger. Tout étranger qui arborera un pavillon rouge paiera une amende égale, s'il est porté plainte contre lui devant notre tribunal.

XXVII. Ein ſchipman de ne ghelt nicht van ſiner voringhe to werpinghe eir halver laſt. Mar werpt men over halve laſt, ſo ghelt he mede wat denne worpen wert marc markelike.

XXVII. Un matelot ne contribuera pas au jet sur ses portées, lorsque le jet n'excédera pas un demi-laste; mais si l'on jette au-delà d'un demi-laste, il contribuera au paiement de ce qui aura été jeté, au marc la livre (3).

XXVIII. So wan ſo ein ſchip to bricht, ſo ſcal de ſchiphere aller erſt berghen dhe lude, unde dar na dat rede goet, unde dar na moet he wol berghen ſin touwe ofte he mach, unde dar na ſcal he den vrucht luden den boet lenen, dat ſe ere goet mede berghen ofte ſe dhene hebben willet.

XXVIII. Lorsqu'un navire fera naufrage, le patron devra d'abord sauver les gens, puis l'argent comptant (4), et ensuite il lui sera loisible de sauver ses agrès, s'il le peut; et après cela il devra prêter son canot aux affréteurs, s'ils le demandent, pour sauver leurs marchandises (5).

ARTICLES DE DROIT MARITIME DE 1306 (6).

I. Were ok dat men worpe gůed ut eneme ſchepe in der zee van weders nod weghene,

I. S'il arrivoit que l'on jetât des marchandises d'un navire à la mer, par suite de

(1) Ce principe étoit très-ancien dans le Nord, ainsi que l'atteste le *Grágás;* voir page 263, note 1.re.

(2) Les textes A et C portent *quatre* marcs.

(3) Cet article porte le n.o 28 dans les rédactions datées de 1270. Je ne connois pas de statut d'une date antérieure qui contienne cette disposition.

(4) Langenbeck, page 234, croit que les mots rede goet signifient des objets non arrimés qui sont dans la main du patron, c'est-à-dire, *des effets précieux*. Ce sens peut être admis. Cependant il y a des exemples de rede goet, employé pour signifier l'argent; voir statut de Riga, titre II, chapitre VIII.

(5) Une note d'Anderson, tome I.er, page 344, porte qu'ici finit l'ancien droit maritime, et que les articles suivans ont été ajoutés plus tard et par des mains différentes. L'article 28 est le 27.e dans le texte publié par Westphal; il y ajoute, d'après un code de Lindenbrog, deux articles qui sont étrangers au droit maritime.

(6) Anderson après les vingt-huit articles du document précédent a placé plusieurs articles de pur droit civil. Une note, tome I.er, page 346, laisse supposer qu'ils appartiennent, ainsi que ceux sur le droit maritime qui les suivent, à l'année 1306. Quand on auroit quelques doutes sur l'exactitude de cette date, il est suffisamment démontré que ces articles sont postérieurs à 1270 et même à 1292; que, d'un autre côté, ils sont antérieurs à 1497, date du code révisé. Ainsi leur place véritable est celle que j'assigne. Ces articles, par le motif qui vient d'être expliqué, auront une série particulière de numéros; mais j'aurai soin d'indiquer ceux qu'ils portent dans les éditions de Langenbeck et d'Anderson.

unde de zee in der werpinge in dat schip queme, unde neme dar gůed mede uther bord, in der tyd als men worpe, vôre unde na, unde dat gůed gherumet were van dem anderen gůede, dar id mede belecht was, dat de zee aldus uth gheworpen hadde unde men dat bewisen mach mid dem schipheren unde mid den anderen lůden, de in dem schepe weren, men scal dat gůed, dat de zee aldus uth geworpen heft, to rechte ghelden, lik anderen werpe gůede.

gros temps, et que l'eau pénétrant dans le navire endommageât, soit pendant l'action du jet, soit à l'occasion de cet événement, des marchandises autres que celles qui ont été jetées, si l'on peut en fournir la preuve par le témoignage du patron et des autres personnes qui se trouvoient à bord, les marchandises qui auront été ainsi endommagées par la mer seront dûment remboursées, sur le même pied que toute autre marchandise jetée (1).

II. Wor twe schepe to hope komen in der zee efte in der havene, by daghe efte by nachte, luttik efte ghroet, unde dat ene dat andere ankumpt alzo dat dat ene dat andere to brekt unde under blift, welk schip dat bovene blift, dat schal dheme anderen schepe unde ghůde zynen vullen schaden wedder legghen, dat dar under ghaen is, id en were alzo, dat de schiphere de bovene bleven is, sweren wille in den hilghen myd zyneme sturmanne unde mid zinen schipmannes dat id zynes undankes gescheen is. So en darf he men den halven schaden beteren. Were aver de schade groter, den schip unde ghůet lede, dat under blift, wen dat schip myd zyner tobehoringhe werd is, dat dar bovene blift, alze id denne is dar id den schaden deyt, dar en darf de schiphere unde zyn ghůd nyne noet vorder umme lyden, unde ok en darf des kopmannes ghůd, dat in deme schepe is, dat den schaden daen heft, des schaden nicht mede ghelden.

II. Lorsque deux navires s'abordent en mer ou dans un port, de jour ou de nuit, grands ou petits, et que l'un touche l'autre de manière que l'un brise l'autre, et que celui-ci coule bas, le navire qui restera à flot devra dédommager complètement les propriétaires du navire coulé et de sa cargaison, à moins que le patron du navire qui est resté à flot ne veuille affirmer par serment, avec son contre-maître et ses matelots, que l'événement a eu lieu malgré lui, auquel cas il ne paiera que la moitié du dommage. Mais si le dédommagement dû au navire et à la cargaison coulés bas excède la valeur du navire resté à flot et de ses agrès au temps de l'accident, le patron et ses biens ne devront point être inquiétés au-delà; et les marchandises des négocians à bord du navire qui a occasioné le dommage ne devront point contribuer à le réparer (2).

III. Wor twe schepe to hope komen in der zee efte in der havene by daghe efte by nachte, luttik efte groet, unde dat ene dat andere ankumpt alfo dat dat ene dat andere to brekt, unde dat brokene schip doch boven deme watere blift, unde van noet weghene dar ghůd ute deme brokene schepe

III. Lorsque deux navires s'abordent en mer ou dans un port, de jour ou de nuit, petits ou grands, et que l'un touche l'autre de manière à le briser, si néanmoins ce dernier navire reste à flot, mais que, par nécessité de se maintenir et de sauver la cargaison, il soit forcé de jeter des marchandises, le navire qui restera entier devra

(1) Cet article porte le n.º 34 dans l'édition d'Anderson et le n.º 29 dans celle de Langenbeck. Il a pour objet de prévoir un cas passé sous silence dans les articles de 1270, et paroît emprunté au § 2 du fr. 4 du titre II du livre IX du Digeste, *De lege rhodia de jactu.*

(2) L'objet de cet article et du suivant est évidemment de compléter l'article 21 de la série précédente. Il porte le n.º 36 dans l'édition d'Anderson et 30 dans celle de Langenbeck. Je n'ai point trouvé de dispositions semblables dans les statuts d'une date antérieure.

worpen werd, alzo dat dat schip unde dat ghůd dar mede boven deme watere beholden werd, welk schip dat heel blift dat schal deme anderen schepe unde ghůde zynen vůllen schaden wedderleghen, dat dar to broken is, id en were also, dat de schiphere, des zyn schip den schaden daen heft, sweren wille in den hilghen myd zyneme stůremanne unde myd zynen schipmannes, dat id zynes undankes gescheen is, so en darf zyn schip myd ziner tobehoringhe men den halven schaden beteren; vorder en darf de schiphere unde zyn ghůd dar nyne noet umme lyden, unde ock en darf des kopmannes ghůet, dat in deme schepe is, dat den schaden daen heft, des schaden nicht mede ghelden. Wes aver de schade des ghůdes, dat dar ute worpen is unde to broken is, groter is, wen dat schip in zyneme werde myd ziner to behoringe, alse id do was do id den schaden dede, betalet, dat schal dat schip dat aldus to broken is myd zyner last betalen na werpe ghelde, pennynghe pennynghe lyk.

dédommager complètement le propriétaire du navire brisé et celui de la cargaison, à moins que le patron du navire qui a causé le dommage ne veuille affirmer sous serment, avec son contre-maître et ses matelots, que l'événement a eu lieu malgré lui, auquel cas son navire et ses agrès ne supporteront que la moitié du dommage. Le patron et ses biens ne devront pas être inquiétés au-delà, et les marchandises des négocians à bord du navire qui a causé le dommage ne contribuent pas à la réparation. Mais si le montant de l'indemnité due au navire dont les marchandises ont été jetées et perdues excède la valeur qu'avoit le premier navire avec ses agrès au moment où le dommage a été commis, l'excédant sera réparti proportionnellement, comme contribution de jet, sur le navire qui a été brisé et sur le chargement (1).

IV. Welk man rede ghelt by sik heft inme schepe dar men dor nod willen ghůd werpet, unde vorswicht dat also dat he des nicht enkundighet deme schipheren unde den ghonen de in deme schepe sint, so schal he dar af gheven enen pennyngh to werpeghelde, dar dat schip unde andere beholdene ghůd twe pennynghe gift. Nympt he aver dat ghelt bi sik unde vorkundighet dat deme schipheren unde den ghonen de in deme schepe synt, dat he up dat ghelt nicht wille worpen hebben, men id schole bliven dar he blive, so en darf he nenes werpegheldes dar af plichtich wesen.

IV. Celui qui aura de l'argent comptant à bord d'un navire où l'on procède au jet des marchandises par force majeure, et qui le cèlera en ce sens qu'il n'en préviendra pas le patron et ceux qui se trouvent dans le navire, devra contribuer au jet dans la proportion d'un denier lorsque le navire et les marchandises sauvées en paieront deux; mais s'il prend l'argent sur lui, et s'il annonce au patron et à ceux qui se trouvent à bord qu'il ne veut pas contribuer au jet pour son argent, mais qu'il le conservera au risque de sa personne, il ne sera obligé à aucune contribution au jet (2).

V. So wor eyn schip to brikt, unde so wat van deme ghůde gheberget werd, dar schal de schiphere de vracht af hebben. Wes aver nicht gheberget wert, schal he nene vracht hebben.

V. Si un navire vient à se briser et que les marchandises soient sauvées, le patron en recevra le fret; mais il n'aura aucun fret pour ce qui ne sera pas sauvé (3).

(1) Cet article porte le n.° 37 dans l'édition d'Anderson et le 31.e dans celle de Langenbeck.
(2) Cet article porte le n.° 38 dans l'édition d'Anderson et le 32.e dans celle de Langenbeck.
(3) Cet article est, comme on l'a vu page 343 ci-dessus, note 3, celui qui a été adopté pour remplacer l'article 14 de la série précédente. Il est le 40.e dans l'édition d'Anderson et le 33.e dans celle de Langenbeck.



DROIT MARITIME EXTRAIT DU CODE DE 1497 (1).

Van Schiprechte.

Van den reeders.

I. Hebbet kumpane eyn schip to samende, unde wyl erer eyn van deme anderen; so welck van deme anderen wyl, de schal dat schyp setten, beyde dach unde gelt, unde de ander schal kesen bynnen verteyn dagen, unde also scholen se scheden wesen.

II. So wor lude hebben eyn schyp tosamende, efte eyn man den meren deel in deme schepe, de mynre schal deme meren dele volgen; id en sy also dat he myt deme meren dele dat schyp wolde liggen laten unde den anderen uth droten; des en mach nicht syn, mer men wyse yo dat schyp tho water wert.

III. So wan eyn man syn schip sulven ladet, alle de wyle dat men inschepet unde uthschepet schal he de knapen bekostygen.

Van den schipheren unde ereme gesynne.

IV. Eyn iewelck unser borgher schal voren eynen roden vluger. So we des nicht en deyt, de schal yd beteren myt dren marken sulvers tho der stad kore, he en legge ene nedder dorch angestes willen. So welk gast ock enen roden vlugher voret, de schal gheven also vele, wert he vor unseme rechte beclaget.

Du Droit maritime.

Des armateurs.

I. Lorsque des associés possèdent un navire en commun et que l'un voudra se séparer de l'autre, celui qui voudra ainsi se retirer devra estimer le navire en argent et fixer un terme de paiement, et l'autre devra choisir dans le délai de quatorze jours; et ainsi ils seront séparés (2).

II. Lorsque des personnes auront un navire en commun, dans lequel l'une d'elles a la majeure partie de la propriété, celle qui aura le plus petit nombre de parts devra suivre l'avis de celle qui en a le plus grand nombre, à moins que la personne qui en a le plus grand nombre ne veuille laisser le navire dans l'inaction et évincer son co-propriétaire à force de vexations, ce qui ne doit pas être toléré : au contraire, on ordonnera que le navire mette à la voile (3).

III. Quiconque chargera lui-même son navire devra nourrir les matelots pendant tout le temps employé au chargement et au déchargement (4).

Des patrons et de leurs gens.

IV. Tout bourgeois de notre ville devra arborer un pavillon rouge, et celui qui ne le fera pas paiera une amende de trois marcs d'argent au profit de la ville, à moins qu'il ne l'ait descendu dans un moment de danger. Tout étranger qui arborera un pavillon rouge paiera une amende égale, s'il est porté plainte contre lui devant notre tribunal (5).

(1) J'ai dit, page 335, que j'avois eu pour publier ce texte les éditions d'Anderson et de Nettelblat; mais je donne la préférence à celle d'Anderson, qui m'a été désignée comme la plus digne de confiance. Nettelblat donne, comme on l'a vu, la date de 1292 à ce droit maritime, ce qui est une erreur évidente.

(2) Cet article est une copie littérale de l'article 25 du droit maritime de 1270.

(3) Cet article est une copie littérale de l'article 24 du droit de 1270.

(4) Cet article est une copie de l'article 18 du droit de 1270, d'où l'on a seulement éliminé les mots to Utrecht, *à Utrecht*.

(5) Cet article est une copie littérale de l'article 26 du droit de 1270.

V. Wor schepe by malckander leggen in ene enghe haven, unde de eyne schipher to deme anderen secht, dat he lichte syn anker eme to na liggende, uppe dat he nenen schaden lyde, unde he dat weigert to donde, so mach de ander dat anker lichten myt syme volcke unde furder van sick leggen. Hindert edder vorbuth de ander sulckent to donde, unde men schaden dar by lede, den schal he beteren de dat hinderde; unde licht ienich anker sunder douwer efte kogert, unde dar schade aff qweme, den schal he half beteren. Isset ock dat me in ener droghen havene licht, men ys schuldich to leggende boetlinen unde touwe dar nicht ane feyle, umme schaden to vorhodende.

V. Lorsque deux navires se trouvant l'un près de l'autre, dans un port étroit, le patron de l'un des deux sommera l'autre de jeter plus loin son ancre qui le gêneroit, si celui-là s'y refuse, l'autre est autorisé à faire lever cette ancre par son équiqage et à la jeter plus loin. En cas de résistance, tout dommage qui en résultera sera à la charge de celui qui l'a fait. De même, tout dommage résultant de ce que la bouée d'une ancre n'auroit point été placée doit être réparé pour moitié par celui qui a commis cette faute. Quand les navires se trouvent dans un port sans eau, on doit placer autant de câbles qu'il sera nécessaire pour prévenir tout dommage (1).

VI. Efte eyn schip breke edder doer segelt worde, dunket den kopluden, deme sturmanne unde deme mesten deele des volckes, dat me yd dar maken mochte, so schal de schipher syn schip wedder maken laten, unde bringen den kopluden er gud wor he ene dat ghelavet heft, so verne en Got sparet vor ungheval. Were't averst dat me dat schip nicht wol wedder maken mochte, so schal de schipher sine vullen vracht hebben van den guderen deme kopmanne gheleveret. Dar de schipher eme des nicht lovede, mach he van den guderen an syck holden so vele alse syne vracht belopet, vor sodane gelt alse de kopman dat ander gyft in deme markede.

VI. Lorsqu'un navire est brisé ou avarié par un autre navire, si les marchands et la majeure partie de l'équipage estiment qu'on peut, dans le lieu où il est, le réparer, le patron est tenu de le faire, et de conduire sa cargaison à sa destination, autant que Dieu le permettra. Si au contraire le navire n'est plus susceptible de réparation, le patron a droit au paiement complet du fret pour les marchandises délivrées au négociant. Si le patron ne veut pas faire crédit au négociant, il peut retenir des marchandises jusqu'à concurrence de son fret, et ces marchandises seront évaluées au prix pour lequel le négociant vendra le reste au port de destination (2).

VII. Welck schipher ienighe ingheschepede ghuder unghenodiget schepet in andere legher schepe, iegen vulbord des de se vrachtede; bleve sulk schip uppe der reyse dar mot de schipher de se aver schepede voer antworden, id en were dat sußdane schepe allenthalven vorgynghen up der reyse, buten schulde der schipheren.

VII. Tout patron qui, sans nécessité ou contre le gré des affréteurs, aura transbordé sur un autre navire les marchandises que ceux-ci avoient fait charger sur le sien, est tenu d'en rembourser la valeur, dans le cas où le navire périroit; néanmoins si son navire étoit frappé des mêmes accidens, sans sa faute, il ne seroit tenu à rien (3).

(1) Cet article n'est ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306; il a pu être emprunté à l'article 16 des Rôles d'Oléron ou Jugemens de Damme, qui forme l'article 31 de la compilation de Wisby; cependant, à moins qu'il n'y ait une faute dans le texte de notre article, il s'est écarté des sources en n'obligeant qu'à réparer la moitié du dommage; voir la note 2 de la page 365 ci-après.

(2) Cet article n'est ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306; il a pu être emprunté à l'article 1.er des usages des Pays-Bas septentrionaux, formant l'article 40 de la compilation de Wisby.

(3) Cette disposition ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306; voir la note 1 de la page 366 ci-après.

VIII. Is eyn schipher ghevrachtet unde blift so lange liggende dat eme geldes entbrydt, de mach wol an land senden umme gelt; men he mach nenen guden wynt vorliggen. Dede he yd, he wer schuldich deme kopmanne synen schaden to vorbotende. Den he mach wol nemen van der koplude gude syne notroft, unde schal dat betalen alse he losset, wo dat ander gud geldet twisschen den mynsten unde meysten.

VIII. Si le navire étant affrété le patron attend pour mettre à la voile, de telle sorte qu'il ait besoin de se procurer de l'argent, il peut envoyer en demander, pourvu toutefois qu'il ne manque point le vent; car, dans ce cas, il seroit tenu à un dédommagement envers l'affréteur. Il peut aussi prendre sur les marchandises ce qui peut lui être nécessaire en cas de besoin; et, lorsqu'il sera de retour, il devra payer au prix moyen ce dont il aura été obligé de se servir (1).

IX. So van de schipmannes schelen an kovelingh des windes unde etlike segghen, weder unde wint sin gudt, de anderen reden dat de wint nicht vellich sy; de schipher ys schuldych averevn todraghende myt deme meisten deele. Dede he anders, dar ys he schuldich vor to antworende nach des richters erkantnisse.

IX. En cas de dissentiment dans l'équipage au sujet du vent, tel que les uns nient qu'on puisse se fier au temps ou au vent, et que les autres affirment le contraire, le patron se conformera à l'avis du plus grand nombre; faute de quoi il en sera responsable après l'examen préalable du juge (2).

X. So wor eyn schipher ghenodighert wert up der reyse gud to vorkopende up dem bademen, so ys de schipher schuldich indeme de bademm so vele to lande bringet, dat to betalende an deme markede dar he kumpt bynnen verteyn daghen, unde schal dat betalen twisschen dem mynsten unde meisten. Unde were 't dat de schipher deme kopmanne nicht vul dede, unde dat schip vorkofte efte enen anderen schipheren dar up settede, so mach de kopman spreken bynnen yar unde daghe umme sin gelt dar van to hebbende, likerwiß eft he iegenwardich were, unde dat schal he tugen myt des kopmans segele, so mach de schipher dar nicht entgegen segghen.

X. Lorsqu'un patron a été forcé de vendre pendant le voyage des marchandises en affectant le corps du navire à leur remboursement, il est tenu, jusqu'à concurrence de ce que le navire apportera à terre, de rembourser le prix de ces marchandises dans les quatorze jours de son arrivée au premier marché, et il le paiera entre le prix le plus bas et le prix le plus élevé. Si le patron ne remplit pas ses engagemens envers le négociant, et vend le navire ou se substitue un autre patron, le négociant pourra suivre pendant un an et un jour le recouvrement de son argent sur ce navire comme si le premier patron le possédoit encore; pour prouver sa créance, il produira le sceau du premier patron (3), et le nouveau ne pourra contester son droit (4).

XI. Neen schipher mach up der reyse

XI. Nul patron ne pourra, dans sa route,

(1) Cette disposition ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306; elle a pu être empruntée à l'article 5 des usages des Pays-Bas septentrionaux, formant l'article 44 de la compilation de Wisby.

(2) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306; il a pu être emprunté à l'article 2 des Rôles d'Oléron ou des Jugemens de Damme, formant le 16.e de la compilation de Wisby.

(3) Le mot Kopman se trouve non-seulement dans le code de 1497, mais encore dans celui de 1606 qui l'a copié. Je l'ai laissé subsister par respect pour les textes; mais, comme l'a très-bien fait remarquer Langenbeck, c'est une faute : le véritable sens, tel qu'on le lit dans la compilation de Wisby, est que le prêteur produira le sceau du patron emprunteur, et que le nouveau patron ne pourra refuser de reconnoître son droit; aussi m'y suis-je conformé dans la traduction.

(4) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306; il a pu être emprunté à l'article 4 des usages des Pays-Bas septentrionaux, formant l'article 43.e de la compilation de Wisby.

eyn schip sellen efte vorkopen dat syn nycht en ys, ane orleef der iennen, den dat schip tohoret. Men heft he gebreck van vitalighen, he mot wol van deme touwe unde takel tho pande setten na rade der schipmans, myt eme synde.

XII. Wert eyn schipher schulde halven, edder uth ienigher orsake myt rechte bekummert, dorch krancheit, efte ghebreck sines schepes ghehindert sine reyse to lossende, de mach der vracht vortigen edder wedderkeren wat he to vracht heft entfangen, unde bliven vorder ane schaden; id en were de kopman begherde dat he enen anderen schipheren dar up settede, dat scholde he nicht weigeren, edder ene gunnen enen bederven schipheren to winnende under des schepes kosten.

XIII. So wan eyn schyp ys to gheladen, denne mach de schypher neen gud mer innemen ane der koplude vulbord. Deit he dar en baven, so schal he vorboren so vele alse dat gud wert ys, dat he buten vorloeff heft inghenamen; id en were, de schipher anders in vorworden hadde bespraken.

XIV. Id en mach ock nen schipher sin schip vor Martini upleggen to winter lage, sunder der vrachtlude willen. Ock so schal na Martini nen schipher tor see segelen to der vrachtlude willen.

XV. Welck schipman kumpt in den market myt sinen schipheren, de ys schuldich in dem schepe to blivende so lange dat schip ghelosset unde belastet ys, dat yd ligghen moge.

XVI. Id en schal ock neen schipher sinen

engager ou vendre le navire qui ne lui appartient pas sans le consentement du propriétaire. S'il vient à manquer de provisions, il pourra, d'après l'avis de son équipage, engager une partie de ses cordages ou de ses agrès (1).

XII. Tout patron qui, par l'effet de poursuites judiciaires pour dettes ou autres motifs, ou pour cause de maladie, ou enfin pour cause de mauvais état de son navire, seroit dans une position telle qu'il ne pût se mettre en route, n'aura aucun droit d'exiger le prix du fret, et remboursera sans autres charges les avances qu'il aura reçues. Les marchands pourront demander qu'il se fasse remplacer sur le navire par un autre, et il ne pourra s'y refuser, ou il devra leur permettre d'engager un bon patron aux frais du navire (2).

XIII. Lorsqu'un navire aura été chargé, le patron ne pourra, sans le consentement des marchands, rien prendre au-delà. Quiconque agira contrairement à cette disposition sera passible d'une amende équivalente à la valeur de ce qu'il aura chargé en plus, à moins qu'il n'ait stipulé la faculté de le faire (3).

XIV. Aucun patron ne pourra mettre son navire en hivernage avant la Saint-Martin sans la volonté des affréteurs; et après la Saint-Martin, nul patron ne devra mettre à la mer, même du consentement des affréteurs (4).

XV. Tout matelot arrivé au port pour lequel il étoit destiné est tenu de ne point quitter le navire pendant le déchargement et jusqu'à ce qu'il soit de nouveau lesté (5).

XVI. Nul patron ne devra non plus

(1) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306; l'idée en est empruntée à l'article 1.er des Rôles d'Oléron ou des Jugemens de Damme, formant le 15.e de la compilation de Wisby.

(2) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306.

(3) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306; il a été sans doute emprunté à l'article 6 des usages des Pays-Bas septentrionaux, formant le 45.e de la compilation de Wisby.

(4) Cet article est le 13.e du droit de 1270. Langenbeck fait la remarque qu'on ne l'observoit plus, et en effet on ne le trouve pas dans le code de 1603. On a vu, tome II, page 465, note 1, que les réglemens sur les hivernages tombèrent en désuétude à la fin du XV.e siècle.

(5) Cet article ne se trouve ni dans le droit maritime de 1270 ni dans celui de 1306; il a pu être emprunté à l'article 18 des usages des Pays-Bas septentrionaux, qui forme l'article 55 de la compilation de Wisby.

knapen orloef gheven efte laten up eynem eylande, he en hebbe witlike broke dan. Also schal ock neen knape synen heren dar begheven.

congédier ou abandonnner un de ses matelots sur une île, à moins qu'il ne se soit rendu coupable d'un délit incontestable; et de même aucun matelot ne devra abandonner son patron (1).

XVII. So wan eyn schip vorkoft wert up der reyse, so syn leddich de sturmann unde de schipmanne, de schipher schal aver den vrachtluden huren eyn gud schip, efte se yd hebben willen, dar se er gud mede to hus voren.

XVII. Quand un navire est vendu pendant le voyage, le pilote et les matelots sont libres. Le patron est tenu, sur la réquisition de ces derniers (2), de leur procurer un navire sûr pour les transporter chez eux, avec ce qui leur appartient (3).

XVIII. So wor so eyn man syn schip vorkoft, so schal he synen schipmannen gheven to veerteyn nachten weken loen. Legget avers eyn man syn schip to winter lage, so gyft he mer to achte dagen weken loen.

XVIII. Quand un navire est vendu, l'équipage doit recevoir son salaire de quinze jours. Mais si quelqu'un met son navire en hivernage, il ne devra des loyers que pour huit jours (4).

XIX. So welck schypknape des nachtes buten schepes ligget sunder orleff, de schal yd beteren myt veer pennyngk engelsch. De scholen nemen de schipheren unde de schipmanne.

XIX. Tout matelot qui couchera la nuit hors du navire sans permission paiera une amende de quatre deniers anglais qui sera répartie entre le patron et les matelots (5).

XX. Eft eyn schipknecht in drunkenheit edder kive ghewundet wurde, den ys de schipher nicht schuldich helen to latende, men he mach en uth deme schepe doen, unde enen anderen in de stede huren. Kostet dat mer alse he hebben scholde, dat schal he betalen, unde wedderkeren wat he entfanghen heft. Wert averst we ghewundet in des schepes denste, den schal de schipher helen laten under des schepes kosten. Eyn schipher ys ock schuldich syne schiplude in peyse unde vrede to holdende, unde myddeler to finde wan se malckander schelen, also lange he ene eten unde drinken gevet. Unde eft de schipher ienigen schipman sloge myt der hant efte vust, he ys schuldich enen slach to vor dragende unde nicht mer, ane were. Averst sloge ienich schipman den schipheren, de vorborde hundert schillingk edder

XX. Si un matelot reçoit une blessure dans un état d'ivresse ou par suite d'une rixe, le patron ne sera point tenu de le faire traiter; il pourra au contraire le mettre hors du navire et en engager un autre à sa place. Si le traitement occasione une dépense qui dépasse le prix de l'engagement du matelot, celui-ci paiera le surplus. Si au contraire un matelot est blessé au service du navire, les frais de sa guérison tomberont au compte du navire. Le patron est également tenu de maintenir l'ordre et la concorde parmi les gens de l'équipage, et de terminer les différens qui les désuniroient ou qui naîtroient parmi eux, et cela autant de temps qu'il leur fournira le boire et le manger. Tout matelot qui recevra du patron un soufflet ou un coup de poing, le souffrira pour la première fois sans résistance. Tout matelot qui portera la main sur son chef sera puni d'une amende de cent schellings ou de la perte de

(1) Cet article est une copie de l'article 12 du droit de 1270.

(2) Voir la note 5 de la page 341 ci-dessus, où j'explique les motifs qui m'ont décidé à m'écarter du texte. L'article 3 des Rôles d'Oléron ou Jugemens de Damme fortifie mon opinion.

(3) Cet article reproduit une partie de l'article 11 du droit de 1270.

(4) Cet article reproduit le reste de l'article 8 du droit de 1270.

(5) Cet article reproduit l'article 7 du droit de 1270.

sine vust, nach erkantnisse unde willkor des rechtes.

XXI. Vorwiset ok ienich schipher sine denstknechte buten ere schulde, den schal he er halve loen gheven. Deme gheliken scholen doen de schipknechte, de ane gheborlike orsake deme schipheren entgaen.

XXII. So we deme schipheren entlopet myt synem ghelde, em up dat loen ghegeven, de heft den galgen vordenet, mach men eme dat aver tughen myt twen schipmannen, den sulkent bewust unde witlick were.

XXIII. Befunde eyn schipher synen sturman myt quader foyte [unde] he de mochte tughen myt twen schipmannen, deme mach he orloef gheven in dat erste lant dar he kamet, unde doer em neen loen entrichten.

XXIV. Welck sturman efte schipman eyn schip kofte, dat he sulven voren wolde, so mach he sines denstes vortigen unde gheven wedder eft he wat up gehoret hadde. Eft ock welck van den wyff neme unde up deme lande bliven wolde, de mach ock wedderleggen eft he vat gheboret heft, unde dar mede qwid syn.

XXV. So van eyn schip gheladen ys to deme schare unde wech segheit ungeschuldyget van den vrachtluden, kumpt deme gude ichtes to van warpendes halven, dar en schal de schipher nene noed umme lyden. Wert ock eyn schipper belecht myt guden luden unde geschuldiget dat syn schip sy to sere laden, unde segelt he dar baven

la main, suivant la décision arbitraire du tribunal (1).

XXI. Si le patron renvoie un de ses gens sans faute de la part de ce dernier, il devra lui donner la moitié de ses loyers. De même, les matelots qui, sans raison suffisante, voudront quitter leur patron (2).

XXII. Tout homme de l'équipage qui se seroit évadé, après avoir reçu une partie de son traitement, devra être pendu s'il est arrêté et que le fait soit prouvé par le témoignage de deux matelots qui en ont eu connoissance (3).

XXIII. Tout pilote surpris dans une faute ou une méchante action, par son patron, et convaincu sur la déposition de deux témoins, pourra, sans avoir droit à aucun émolument, être congédié à la première contrée où l'on abordera (4).

XXIV. Si un contre-maître ou un matelot quelconque achète un navire avec l'intention de le conduire lui-même, il pourra se démettre de son emploi en remboursant ce qu'il aura reçu. De même, si quelque homme de l'équipage veut contracter mariage et rester à terre, il devra rembourser ce qu'il aura reçu, sans être soumis à aucune autre obligation (5).

XXV. Lorsqu'un navire sera chargé jusque sur le pont et aura fait voile sans réclamation de la part des affréteurs, s'il arrive quelque avarie aux marchandises par suite de jet, le patron ne sera pas inquiété pour ce fait; mais si, d'après une visite d'experts, il est constaté que le patron a surchargé son navire, qu'il n'en mette pas moins à la voile, et que des marchandises viennent à être jetées, le patron

(1) Cet article ne se trouve ni dans le droit maritime de 1270 ni dans celui de 1306; il a été emprunté aux articles 6 et 12 des Rôles d'Oléron ou Jugemens de Damme, formant les articles 20 et 26 de la compilation de Wisby.

(2) Cet article ne se trouve ni dans le droit maritime de 1270 ni dans celui de 1306; il a pu être emprunté aux codes de Lubeck, qui ont fourni l'article 3 de la compilation de Wisby.

(3) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306; il a pu être emprunté à l'article 25 des usages des Pays-Bas septentrionaux, formant le premier paragraphe de l'article 62 de la compilation de Wisby.

(4) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306; il a pu être emprunté à l'article 26 des usages des Pays-Bas septentrionaux, formant le § 2 de l'article 62 de la compilation de Wisby.

(5) Cet article ne se trouve point dans le droit de 1270 et de 1306; il a pu être emprunté aux articles 27 et 28 des usages des Pays-Bas septentrionaux, formant les articles 63 et 64 de la compilation de Wisby.

en wech, unde wert des gudes wat ghewor- pen, dat schal de schipher allene ghelden. Is ock eyn schip to sere laden unde schal men uthschepen, de dar lest inschepede de schal erst wedder uthschepen.

les paiera seul. Si un navire est trop chargé et qu'on soit obligé de le décharger, ce sera à celui qui aura chargé le dernier à retirer les marchandises le premier (1).

Van den vrachters.

Des affréteurs.

XXVI. Wat eyn yderman schepet dar schal he de vracht van geven, al weren de guder bnten schulde des schipheren vordor- ven efte vorgaen er se aver qwemen, ere vorworde en syn anders vorhen besproken.

XXVI. Quiconque charge sur un navire doit payer le fret de ses marchandises, quand même elles n'arriveroient pas à leur destination, si cela a lieu sans la faute du patron, à moins de stipulation contraire (2).

XXVII. Wan ock eyn schip lossget so mach de schipher dat gud by siner bord hol- den vor de vracht unde ungelt dat me dar vor schuldich ys, wyl he des den vrachtlu- den nicht gheloven.

XXVII. Lorsqu'un navire fait son déchargement, le patron peut retenir les marchandises jusqu'au paiement du fret et de la contribution due pour les avaries, à moins qu'il ne veuille faire crédit aux affréteurs (3).

XXVIII. Welck man eyn schip huret van gantzer last dat he nycht vullenkamen ladet, de ys doch plichtich de vullen vracht to gevende. Men beschedet he genante hure van den schepeden guderen to gevende, so ys he nicht mer plichtich alse syne ingesche- peden gudere belopen, na antale der vracht vor hen besproken unde ghemaket.

XXVIII. Quiconque aura affrété un navire en totalité sera obligé de payer le fret complet, quand même il ne le chargeroit pas en entier. Mais si l'on est convenu d'un certain fret à payer pour les marchandises chargées, il ne paiera que le montant du fret convenu à raison des marchandises chargées (4).

XXIX. Welck man myt eneme schiphe- ren avereynkamet, dat he ene in ener besche- den tydt wyl vrachten, deyt he des nicht unde dat schip myt deme volcke by synem ghebreke de tydt vorleset, den schaden is he schuldich to beterende. Dar van de schip- mannes den veerden, unde dat drudde deel de schipher schal hebben, de deme volcke de kost wynnet.

XXIX. Quiconque convient avec un patron de le charger dans un temps convenu et ne le fait pas est tenu, en cas de retard causé au navire et à l'équipage, de payer le dommage qui en résulte. L'équipage a droit au quart de l'indemnité, et le patron qui l'entretient aux trois autres quarts (5).

XXX. So we huret eyn schip unde schepet he dar in efte nicht, unde wyl he

XXX. Lorsque celui qui a affrété un navire, qu'il y ait chargé ou non des marchan-

(1) Cet article reproduit l'article 20 du droit de 1270.

(2) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306.

(3) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306; il a pu être emprunté à l'article 24 des usages des Pays-Bas septentrionaux, formant l'article 58 de la compilation de Wisby.

(4) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306.

(5) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306; il a pu être emprunté à l'article 22 des Rôles d'Oléron ou Jugemens de Damme, formant l'article 37 de la compilation de Wisby.

uthschepen er dat schip to segel geyt, he schal geven halve vracht. Seghelt aver dat schip dree myle wegheş to der zee wert, he schal gheven vulle vracht.

dises, veut se désister du contrat avant que le navire ne mette à la voile, il doit payer la moitié du fret promis; mais si le navire a fait plus de trois milles en mer, il doit payer le fret entier (1).

Van werpinge.

Du jet.

XXXI. Were 't dat eyn schip noedt hadde, unde de schipher begerde to warpende, so schalme de vrachtlude vragen eft yd er wylle sy. Wer yd er wylle nicht, duchte yd denne deme schipheren, myt twen efte dreen van den schipmanneş, dat yd beter sy ghedan alse laten, se scholden moghen werpen; unde wan de kopman aver-kamet, so moghen twe efte dree de mede in deme schepe weren, unde gude knapen syn, sweren dat yd notsake sy ghewesen. Were ock neen kopman in deme schepe, weş denne deme schipheren myt deme meysten deele in deme schepe gud duchte, dat schulde men doen.

XXXI. Si le patron, dans un danger imminent, demande à faire jet, on consultera les affréteurs; s'ils s'y opposent, la volonté du patron, appuyée de l'opinion de deux ou trois des gens du navire, l'emportera. Quand le marchand sera arrivé au port, deux ou trois personnes probes du navire attesteront par serment que la nécessité commandoit le jet. S'il ne se trouvoit point de marchands à bord, le patron fera ce qui lui semblera convenable, ainsi qu'à la majorité de ceux qui sont à bord (2).

XXXII. So deş ock to donde worde datme scholde laten, dar mede schal me yd holden in maten vorhen van warpinge gesecht yş, unde myt deme lategelde alse werpegelde to settende unde betalende.

XXXII. S'il arrive qu'on ait besoin de voyager de conserve, les frais seront répartis comme ceux du jet, et la contribution sera payée comme il est dit plus haut pour le paiement de la contribution au jet (3).

XXXIII. Welck schipher in waterş noden umme schip unde gud to bergende, ienighe gudere warpet, den schaden schalme

XXXIII. Quand un patron, par suite de détresse, pour sauver le navire et le chargement, jette des marchandises, la perte sera

(1) Cet article reproduit littéralement l'article 15 du droit de 1270.

(2) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306; il a pu être emprunté à l'article 8 des Rôles d'Oléron ou Jugemens de Damme, formant l'article 22 de la compilation de Wisby.

(3) Cet article m'amène de nouveau à parler d'une difficulté sur laquelle je me suis expliqué, tome I.er, page 407, note 3, et tome II, page 486, note 1. Il s'agit de savoir si dans les articles du droit maritime des Pays-Bas septentrionaux et du recès anséatique auquel les notes citées se réfèrent, il est question du *pilotage* ou d'un *voyage de conserve*. Verwer et M. Den Tex sont, comme on l'a vu, de ce dernier avis; c'est aussi celui de Langenbeck, Anmerkungen, &c., page 95; et, je l'avoue, devant ces autorités la mienne étoit bien peu de chose pour défendre un sentiment opposé. Après un nouvel examen, je crois effectivement devoir me ranger, pour ce qui concerne le § 7 de l'article 2 des usages des Pays-Bas septentrionaux, à l'avis de Verwer et de M. Den Tex. Je m'y décide par le motif que la question de savoir si l'on prendra un pilote côtier n'est, ni par sa nature ni d'après le droit commun, un objet de délibération avec l'équipage et les chargeurs. Le paragraphe cité exigeant cette délibération, comme en général les lois l'exigent pour prendre une conserve, je crois que c'est de cet objet qu'il s'agit, d'autant plus que l'article 23 des mêmes usages est relatif au cas où un pilote côtier est nécessaire. Ainsi dans l'article 25 du recès anséatique de 1447 (voir tome II, page 486), les mots *frais de pilotage* me paroissent devoir être remplacés par *frais de conserve*. Par ce moyen, la théorie de ce recès sera complète; l'article 18 règle les obligations réciproques des navires, l'article 25 le mode de paiement des dépenses. Quant au statut de Hambourg, dont je m'occupe ici, j'ai entendu l'article 32, des frais de conserve, comme l'a fait Langenbeck, avec d'autant plus de raison que l'article 41 parle du locman.

reken aver schip unde gud, gheworpen unde ungeworpen. Unde de schipher moet de borghene guder an syck holden, tor tyd de schade na andele elckes gudes belecht sy. Men worde der vrachtlude wol unmogende den schaden mede to beleggende, dar doer de schipher nicht voer stan. Worde ock de mast umme schip unde gud to bergende ghehouwen, edder takel, ancker unde tow gehykerset, de schade gheyt aver schip unde gud in vorberorder wise. Jodoch ys de schipher schuldich den kopman to vraghende, geve de dar neen vulbord to, dar umme doer de schipher des nicht laten, mach he sweren sulff drudde alse he to lande kamet, dat yd notsake sy ghewesen. Men vorqweme de mast, edder ander takel unde tow thobreke, van macht stormes unde unweders, den schaden doerff me aver alle nicht rekenen. Alle guder syn ock plichtich den schaden mede todraghende, behalven vrige lude unde privanden tor vodingh unde tering mede voret. Der guder werde schalme reken alse dat anden geldet in deme markede, unde dat schip na syner werde, welck de kopman dar vor mach nemen dar yd de schipher up settet.

XXXIV. Welck man rede gelt by syck heft in deme schepe, dar men dorch nod willen gud warpet unde vorswicht dat also dat he des nicht en kundiget deme schipheren unde den iennen, de in deme schepe synt, so schal he dar aff geven enen pennyngk tho warpgelde, dar dat schip unde ander beholden gud twe penninghe gift. Nympt he aver dat gelt by sick unde vorkundiget dat deme schipheren unde den iennen de in deme schepe sint, dat he up dat gelt nicht en wille worpen hebben, men yd

répartie sur le navire et sur les marchandises tant jetées que non jetées. Le patron doit conserver les marchandises sauvées jusqu'à ce qu'elles aient acquitté leur part dans la contribution; mais on n'aura pas de recours contre lui si quelqu'un des affréteurs ne peut pas payer. Quand le mât est coupé pour sauver les marchandises et le navire, ou qu'on abandonne les câbles et l'ancre, la perte doit être également supportée par le navire et les marchandises. Néanmoins le patron est obligé de demander le consentement des négocians, et, s'ils n'y consentent pas, il ne pourra y procéder qu'en assurant sous serment, lui troisième, aussitôt qu'il sera arrivé, qu'il l'a fait par suite de détresse. Mais si le mât se brise ou si les câbles sont rompus par suite d'une tempête, la perte ne donnera pas lieu à une contribution. Toutes les marchandises doivent contribuer au jet, excepté les passagers pour leurs victuailles. Le prix des marchandises sera fixé sur celui pour lequel le reste aura été vendu au marché, et celui du navire d'après la déclaration que le patron fera de la valeur pour laquelle il offre de l'abandonner aux affréteurs (1).

XXXIV. Celui qui aura de l'argent comptant à bord d'un navire où l'on procède au jet des marchandises par force majeure, et qui le célera, en ce sens qu'il n'en préviendra pas le patron et ceux qui se trouvent dans le navire, devra contribuer au jet dans la proportion d'un denier lorsque le navire et les marchandises sauvées en paieront deux. Mais s'il prend l'argent sur lui et s'il annonce au patron et à ceux qui se trouvent à bord qu'il ne veut pas contribuer au jet pour son argent, mais qu'il le conservera au

(1) Cet article se rapporte à l'article 22 du droit de 1270, sans en être une copie littérale. Lorsqu'on fait attention à cette rédaction, il est impossible de ne pas voir qu'on a voulu traduire le § 2 du fr. 1.er du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu;* mais, comme il arrive quand on traduit ce que l'on n'entend pas très-bien, on a conservé par le mot privanden la disposition du droit romain *corporum liberorum æstimationem nullam fieri*, ce qui sembleroit supposer qu'il y avoit encore des esclaves pour lesquels il falloit contribuer. Le texte de Nettelblat substitue à privanden le mot proviant, qui signifie *vivres*, et cette substitution a été faite aussi dans la rédaction de 1603. En m'en tenant, comme je le fais, au texte d'Anderson, qui m'a été annoncé comme préférable à tous égards à celui de Nettelblat, je ne pouvois, je crois, traduire autrement que je n'ai fait; je suis même d'accord avec le droit romain, qui précisément exempte les vivres des passagers de toute contribution.

schole blyven dar he blive, so en dorff he nenes marpgeldes dar aff plichtich wesen.

risque de sa personne, il ne sera obligé à aucune contribution au jet (1).

XXXV. Worden ienighe guder aver der warpinge vorarghert, edder gantz vornichtiget, den schaden schalmen ock rekenen up schip unde gud in maten verberoret. Averst weren de gudere voer efte na unde nicht in der werpinge vordorven, den schaden drecht me nicht mede. Men de sulven gudere moten gelden mede den schaden der worpen guder, na andeele alse de denne tor tyd wert syn, unde nicht na werde de se hadden er der vorargheringe.

XXXV. Si, à l'occasion du jet, quelques marchandises se détériorent ou se perdent entièrement, le navire et les marchandises contribueront au dommage de la manière déterminée ci-dessus. Celles qui se seroient détériorées avant ou après le jet ne donneront lieu à aucune contribution d'avaries; elles concourront même à dédommager les propriétaires d'objets sacrifiés, mais d'après la valeur qu'elles ont, et non d'après celle qu'elles avoient avant leur détérioration (2).

XXXVI. Were ock dat men worpe gud uth eneme schepe in der zee van weders nod weghen, unde de zee in der werpinghe in dat schip qweme, unde neme dar gud mede uth der bord in der tyd alse me worpe, voer unde na, unde dat gud gherumet were van deme anderen gude dar yd mede belecht was, dat de zee aldus uthgeworpen hadde, unde men dat bewisen mach myt deme schipheren unde myt den anderen luden, de in deme schepe weren, men schal dat gud dat de zee aldus uthgheworpen heft, tho rechte ghelden, lyck anderen werpguderen.

XXXVI. Lorsque l'on jette des marchandises d'un navire à la mer par suite de détresse, et que l'eau, pénétrant dans le navire, endommage, soit pendant l'action du jet, soit à l'occasion de cet événement, des marchandises autres que celles qui ont été jetées, si l'on peut en fournir la preuve par le témoignage du patron et des autres personnes qui se trouvoient à bord, les marchandises ainsi endommagées par la mer seront remboursées, de même que toute autre marchandise jetée (3).

XXXVII. Wat me van worpen guderen wedder kricht, der dorf me nicht gelden; syn se vorgulden so schal me dat gelt wedderkeren, edder de guder laten volgen den de se hebben moten ghelden.

XXXVII. Si quelqu'un recouvre des objets jetés, on ne les comprendra point dans la contribution; si on les y avoit compris, il remboursera l'argent reçu, ou il abandonnera ces objets à ceux sur lesquels ont porté les frais de leur avarie (4).

XXXVIII. Eyn schipman de engheldet nicht van syner voringe to werpinge er halver last. Men werpet men aver halve last, so gelt he mede wat denne worpen wert, marck marck gelick.

XXXVIII. Aucun matelot ne contribuera au jet sur son port franc, lorsque le jet n'excédera pas un demi-laste; mais si l'on jette au-delà d'un demi-laste, il contribuera au paiement de ce qui aura été jeté au marc le franc (5).

XXXIX. So wor en schip an grund seghelt, myt sorghen dat schip unde gud

XXXIX. Lorsqu'un navire sera en danger de toucher terre et qu'il se trouvera avec la

(1) Cet article est une copie littérale de l'article 4 du droit de 1306.
(2) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306.
(3) Cet article est une copie littérale de l'article 1.er du droit de 1306.
(4) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306.
(5) Cet article est une copie littérale de l'article 27 du droit de 1270.

mochte schaden lyden, mochte me dar hebben lichte schepe, wat dat kostede scholde gelden schip unde gud ghelick werpgelde. Wer dar neen kopman in deme schepe alse yd an grund segelde, so mach de schipher myt twen schipmans sweren, wil me des nicht vordraghen dat schip unde gud in sorgen was.

cargaison exposé à quelque dommage, s'il y a dans le lieu des embarcations dont on puisse faire usage, la dépense en sera supportée par le navire, la cargaison et le fret; et s'il ne se trouve à bord aucun marchand au moment où le navire n'aura plus assez de fond, le patron, lui troisième, jurera, si on ne l'en croit pas sur parole, que le navire étoit en danger (1).

XL. Were 't ock nod dat me eyn schip moste lichten, umme dat aver grunde, edder in de haven to bringende, unde so eyn deel guder ghelosset worden in dat boet, dar se mede vorsuncken edder vorqwemen, den schaden moet me reken aver schip unde gud; bleve averst namals dat schip mit den guderen, den schaden dorf me van den guderen in deme bote entholden nicht mede beleggshen.

XL. Si le besoin exige d'alléger le navire pour le tenir à flot, afin de mieux entrer dans le port, les marchandises dont on l'allégera seront mises dans des canots; et si, dans ce cas, elles tombent à la mer et périssent, le dommage sera supporté par le navire et la cargaison. Si le navire lui-même périt, la perte de ces marchandises ne sera point supportée par les objets mis à terre par les canots (2).

XLI. So wan en schip van nodt wegen qweme vor eyn land, dar yd haven moste unde umbekant were, so dat ydt eynen leydsagen bedervede, wat dat kostet in de haven to bringhende, dat schal betalen schip unde gud ghelick werpgelde.

XLI. Si un navire, dans un danger imminent, forcé d'entrer dans un port étranger, avoit besoin d'un pilote côtier, les frais en seront supportés par le navire et la cargaison (3).

Van schipbroke.

Du naufrage.

XLII. So wan eyn schip to brickt so schal de schipher alder erst bergen de lude, unde dar na dat rede gudt, unde dar na moet he wol berghen sin tow, eft he mach. Unde dar na schal he den vrachtluden dat boet lenen, dat se er gudt mede berghen eft se dat hebben willen.

XLII. Lorsqu'un navire fera naufrage, le patron devra d'abord sauver les gens, puis l'argent comptant, et ensuite il lui sera loisible de sauver ses agrès, s'il le peut; et après cela il devra prêter son canot aux affréteurs, s'ils le demandent, pour sauver leurs marchandises (4).

XLIII. So wor eyn schip to bryckt unde so wat van deme gude gheberget wert, dar schal de schipher de vracht aff hebben; wes aver nicht geberget wert schal he nene vracht hebben.

XLIII. Si un navire vient à se briser, et que les marchandises soient sauvées, le patron en recevra le fret; mais il n'aura aucun fret sur ce qui ne sera pas sauvé (5).

(1) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306; il a pu être emprunté à l'article 19 des usages des Pays-Bas septentrionaux, formant l'article 56 de la compilation de Wisby.

(2) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306; il a pu être emprunté à l'article 20 des usages des Pays-Bas septentrionaux, formant l'article 57 de la compilation de Wisby.

(3) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306; il a pu être emprunté à l'article 23 des usages des Pays-Bas septentrionaux, formant l'article 60 de la compilation de Wisby.

(4) Cet article est une copie littérale de l'article 28 du droit de 1270.

(5) Cet article est une copie littérale de l'article 5 du droit de 1306.

XLIV. So wan schipbrokyghe gudere gheborgen werden, van sußdanen gheber-geden guderen dorf me nenen schaden hel-pen dragen der ungeborgene unde vorble-vene ghudere.

XLIV. Les effets sauvés d'un naufrage ne contribueront point à la perte des autres effets qui auront péri (1).

XLV. Worpener, schipbrokigher efte zeedriftigher guder, mach syck anders ne-mand anthen efte beeghenen, den deme se vorhen tho qwemen, wor ieghen nene sede, ghesette efte wonheide mogben helpen, de suß anders in schepinghe unde handelinge to water bestan unde gebruket mogen wer-den vor recht.

XLV. Personne autre que les proprié-taires ne pourra s'approprier des effets naufra-gés ou flottans dans la mer; on ne pourra, à cet égard, alléguer des coutumes, des usages ou des lois qui, sous d'autres rapports, ont autorité dans la navigation et dans le com-merce maritime (2).

XLVI. So we schipbroken gudt vynd uppe deme vorende, de schal dar aff hebben den twintigesten deel; de id halet up deme reve efte in der zee, de schal hebben den drudden deel, unde drift yd by der bord voer, dar eyn schip ryth, unde dat uptuth, de schal hebben den twintigesten deel.

XLVI. Quiconque trouvera des objets nau-fragés sur la plage en aura la vingtième par-tie. Celui qui ira les chercher sur les rochers ou en mer en aura le tiers; et si ces objets viennent à surnager autour d'un navire, ce-lui qui les repêchera en aura la vingtième partie (3).

Van Aversegelinge.

De l'abordage de deux navires.

XLVII. So welck man den anderen an-seghelt, edder up en drift myt ungherade, so welkerem schade dar schut, den schal de an-der half ghelden, unde de ansegelinge efte de dryft schal men tughen, unde de deme anderen schaden deyt, de schal dat sweren dat yd ane synen danck sy gescheen, unde de ander schal sweren wo grot sin schade sy, unde wat syn schip hebbe kostet wedder to makende.

XLVII. Lorsqu'un navire en abordera un autre sous voiles ou le heurtera par accident, le dommage qui en résultera pour l'un et pour l'autre sera supporté par moitié, et le dommage devra, ainsi que le fait de l'abor-dage, être prouvé par des témoins: celui qui aura occasioné du dommage à l'autre devra affirmer sous serment qu'il l'a fait sans inten-tion; celui-ci, de son côté, attestera sous ser-ment l'étendue du dommage et le montant des frais de réparation de son navire (4).

XLVIII. Wor twe schepe to hope ka-men in der zee efte in der havene, bi dage efte by nachte, luttick efte grot, unde dat ene dat ander ankumpt, alse dat dat ene dat ander tobreckt unde under blyft, welck schip dat bavene blift, dat schal deme anderen schepe unde gude sinen vullen schaden wed-der leggen dat dar underghan ys, id en

XLVIII. Lorsque deux navires, grands ou petits, s'abordent en mer ou dans un port, de jour ou de nuit, et que l'un touche l'autre de manière que l'un brise l'autre, et que celui-ci coule bas, le navire qui restera à flot devra dédommager complétement les proprié-taires du navire coulé et de la cargaison, à moins que le patron du navire qui est resté à flot ne veuille affirmer par serment, avec

(1) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306.
(2) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306.
(3) Cet article reproduit l'article 20 du droit de 1270.
(4) Cet article reproduit l'article 21 du droit de 1270.

were alſo, dat de ſchipher de baven bleven ys, ſweren wille in den hilghen myt ſineme ſturmanne unde myt ſynen ſchipmannes, dat ydt ſines undankes gheſchen ys, ſo en dorf he men den halven ſchaden beteren. Wer aver de ſchade groter den ſchip unde gud lede dat under blyft, wen dat ſchip myt syneme tobehoringe werdt ys dat dar baven blift, alſe ydt denne ys dar yd den ſchaden deyt, dar en dorff de ſchipher unde ſin gud nene nod vorder umme liden, unde ock en dorff des kopmannes gud dat in deme ſchepe ys, dat den ſchaden daen heft, des ſchaden nicht mede ghelden.

son contre-maître et ses matelots, que l'événement a eu lieu malgré lui, auquel cas il ne paiera que la moitié du dommage. Mais si le dommage éprouvé par le navire et la cargaison coulés bas excède la valeur du navire qui est resté à flot et de ses agrès au moment de l'accident, le patron et ses biens ne devront rien au-delà de cette valeur, et les marchandises des négocians à bord du navire qui a occasioné le dommage ne devront point contribuer à le réparer (1).

XLIX. Wor twe ſchepe to hope kamen in der zee efte in der havene, by dage efte by nachte, luttick efte grot, unde dat ene dat ander ankumpt alſo, dat dat ene dat ander tobreckt, unde dat brakene ſchip doch baven deme watere blift, unde van noed weghen dar gud uth deme brakene ſchepe worpen wert, alſo dat dat ſchip unde dat gud dar mede baven deme water beholden werdt, welck ſchip dat heel blyft, dat ſchal deme anderen ſchepe unde gude ſinen vullen ſchaden wedderlegghen dat dar to braken ys. Id en were alſo dat de ſchipher des ſin ſchip den ſchaden daen heft, ſweren wille in den hilgen myt ſineme ſturmanne unde myt ſinen ſchipmannes, dat yd ſynes undanckes geſcheen ys, ſo en dorff ſin ſchip myt ſiner tobehoringe men den halven ſchaden beteren, vorder en dorf de ſchipher unde ſin gud dar nene noed umme liden, unde ock en dorf des kopmannes gud dat in deme ſchepe ys dat den ſchaden daen heft des ſchaden nicht mede ghelden. Wes aver de ſchade des gudes, dat dar utheworpen ys unde tobraken ys, groter ys, wen dat ſchip in ſiner werde myt ſiner tobehoringe, alſe yd do was do yd den ſchaden dede, betalet, dat ſchal dat ſchip dat aldus to braken ys my ſyner laſt betalen, na werpeghelde pennynge pennynge ghelick.

XLIX. Lorsque deux navires, petits ou grands, s'abordent en mer ou dans un port, de jour ou de nuit, et que l'un touche l'autre de manière à le briser, si néanmoins ce dernier navire reste à flot, mais que par nécessité de l'y maintenir et de sauver ainsi la cargaison on soit forcé de jeter des marchandises, le navire qui restera entier devra dédommager complétement le propriétaire et les chargeurs du navire brisé, à moins que le patron du navire qui a causé le dommage ne veuille affirmer sous serment, avec son contre-maître et ses matelots, que l'événement a eu lieu malgré lui, auquel cas le navire et ses agrès ne supporteront que la moitié du dommage. Le patron et ses biens ne devront pas être inquiétés au-delà, et les marchandises des négocians à bord du navire qui a causé le dommage ne contribuent pas à le réparer. Mais si le montant de l'indemnité due au navire brisé, dont une partie des marchandises a été jetée et perdue, excède la valeur qu'avoit le navire auteur de l'accident avec ses agrès au moment où le dommage a été commis, l'excédant sera réparti proportionnellement, comme contribution de jet, sur le navire qui a été brisé et sur son chargement (2).

(1) Cet article reproduit l'article 2 du droit de 1306.
(2) Cet article, assez semblable au précédent, reproduit l'article 3 du droit de 1306.

Van Zeerove.

L. Worde ock myt ienighen zeerovers composicie unde endracht gemaket, unde myt genantem avergevene gude dat schip unde ander guder van den roveren entfriget, den schaden schalme deelen to geldende, van schepe unde gude in erberorder wise. Men worden ienige guder dorch de rovere weldichliken sunder composicien entfrombet, den schaden dorven de beholden gudere nicht mede draghen.

Des pirates.

L. Lorsqu'on sera entré en composition, ou que l'on aura fait des arrangemens avec des pirates, par suite desquels on leur a livré des marchandises pour sauver le navire et le reste du chargement, le dommage sera supporté par le navire et les autres marchandises de la même manière que pour les effets jetés. Néanmoins si les pirates avoient enlevé, sans transaction préalable, une partie de la cargaison, cette perte ne sera supportée ni par le navire ni par le reste du chargement (1).

EXTRAITS DE LA SECONDE PARTIE DU STATUT DE 1603 (2).

TITVLVS XIII.

Von Schiffs-Redern oder Freunden.

ARTICULUS 1.

Haben etliche Redere ein Schiff zusammen, und will einer von dem andern; der von dem andern sich scheiden will, der soll das Schiff setzen, beide Geld und Tag, und der andere soll kiesen innerhalb vierzehn Tagen: und also sollen sie geschieden seyn.

ART. 2.

Wenn etliche Leute ein Schiff zusammen halten, oder ein Mann den mehrern Theil im Schiffe hat; so sollen alle, welche den

TITRE XIII.

Des Armateurs.

ARTICLE 1.er

Si plusieurs armateurs possèdent un navire en commun, celui qui a l'intention de dissoudre la société doit fixer le prix du navire et les délais de paiement; l'autre devra se décider dans les quatorze jours, et par ce moyen ils seront séparés (3).

ART. 2.

Si plusieurs ont un navire en commun, et que l'un d'entre eux en possède plus que la moitié, l'avis de celui qui possède la plus

(1) Cet article ne se trouve ni dans le droit de 1270 ni dans celui de 1306. De même que les articles 44 et 45 ci-dessus, il présente des règles empruntées au droit romain et à plusieurs lois antérieures à 1497.

(2) Avant de donner le droit maritime du statut de 1603, je dois faire observer que les statuts de 1270 - 1292 et de 1497 contiennent quelques dispositions qui n'ont qu'un rapport éloigné avec le droit maritime, et que par ce motif je n'ai pas recueillies. Telles sont la défense d'hypothéquer des navires, si ce n'est par acte en présence du sénat (statut de 1270, tit. I, ch. XIII; de 1292, litt. C, ch. IX; de 1497, litt. H, ch. VIII); la déclaration que le droit maritime admet, en matière de preuve des dommages, d'autres règles que le droit civil (statut de 1270, tit. VI, ch. XIII; de 1292, litt. G, ch. XII; de 1467, litt. E, ch. VI); le dommage causé par la chute d'un navire sur le chantier (statut de 1270, tit. IX, ch. XVIII; de 1292, litt. H, ch. XIV; de 1467, litt. L, ch. XVII); le fait de celui qui par mégarde prend le câble d'un autre (statut de 1270, tit. IX, ch. XXIV; de 1292, litt. M, ch. XX; de 1497, litt. M, ch. XVI). Le peu d'importance de ces textes, qui ne sont pas placés sous les rubriques *Droit maritime*, m'a décidé à les omettre.

(3) Cet article reproduit l'article 1.er du statut de 1497.

wenigsten Theil haben, dem andern am meisten Theile folgen: es wäre denn, daß der, so den mehrern Theil hat, das Schiff wollte liegen lassen, und es den anderen müde machen; das soll nicht seyn, sondern man soll das Schiff zu Wasser weisen.

forte part doit être suivi par tous ceux qui n'ont que la moindre. Si néanmoins le propriétaire de la plus forte partie vouloit laisser le navire sans emploi pour priver ses co-intéressés de leur part dans les profits, il n'y sera pas admis, et on ordonnera de faire voyager le navire (1).

ART. 3.

So ein Mann sein Schiff selbst, oder für iemand anders ladet; immittelst daß man ein- und aus- schiffet, sol er das Schiffs-Volck beköstigen.

ART. 3.

Celui qui charge son navire pour son propre compte ou pour un autre devra fournir la nourriture aux matelots pendant que l'on procédera au chargement et au déchargement (2).

ART. 4.

Dieweil auch grosser Eigennutz bey den Redern selbst, zu Zeiten, gespüret wird, daß einer Holtz, der andere Victualien und anders, über die Billigkeit, mit anschlägt, zu grossem Vorfange der Redere, welche baar Geld legen müssen; so soll hinfüro ein ieder Schiffs-Reder sich solcher eigennützigen Handlung gäntzlich enthalten, und nichts an jennigen Waaren mit zulegen ohne Consens eines oder zweener derer Freunde, so von den gemeinen Redern dazu geordnet, und des Schiffers: welche solches alles um einen billigen Preis anzunehmen, und sonsten des Schiffes Bestes zu wissen schuldig seyn sollen. Was denn also durch den Schiffer, und die zugeordneten Schiffs-Redere, eingekaufft wird; solches soll alles, von wem, und wie theuer es gekaufft, mit Fleiß zur Rechnung gebracht werden.

ART. 4.

Comme on a remarqué souvent que l'avidité de co-intéressés dans la construction d'un navire les porte à évaluer, l'un les bois, l'autre les provisions de bouche qu'ils fournissent, au-delà de leur juste prix, ce qui porte préjudice aux autres qui paient leur mise en argent comptant, tout co-intéressé dans un navire s'abstiendra à l'avenir de fournir des marchandises de cette sorte sans le consentement d'un ou de deux co-intéressés, ainsi que du patron, lesquels sont tenus d'acheter ces diverses marchandises au prix le plus modéré possible, et de veiller en toute autre chose aux intérêts communs. Tout ce que le patron et ses co-intéressés adjoints auront acheté, ainsi que le prix des objets et le nom des vendeurs, seront exactement portés dans les comptes (3).

TITVLVS XIV.

Von den Schiffern und dem Schiffs-Volcke.

ARTICULUS 1.

Ein ieglicher Unserer Bürger soll führen einen rothen Flüger. Und wer das nicht thut; der soll es bessern mit drey Marck

TITRE XIV.

Du Patron et des gens de l'équipage.

ARTICLE 1er.

Tout citoyen de notre ville sera tenu d'arborer le pavillon rouge, sous peine d'une amende de trois marcs d'argent au profit de

(1) Cet article reproduit l'article 2 du statut de 1497.
(2) Cet article reproduit, avec quelques mots de développement, l'article 3 du statut de 1497.
(3) Cet article a dû être emprunté à l'article 4 du recès anséatique de 1591.

Silbers, zu der Stadt Nutzen: es sey denn, daß er ihn ablege, von Angstes wegen. Und so einig Gast einen rothen Flüger führet; der soll dieselbe Straffe erlegen, wird er an Unserm Rechte darum beklaget.

la ville, à moins qu'il ne l'ait baissé dans un danger imminent. Tout étranger qui aura porté le pavillon rouge et qui en sera accusé dans notre ville sera passible de la même amende (1).

ART. 2.

Liegen Schiffe bey einander in einem engen Haven, und derjenige, welcher sein Ancker am ersten geworffen, oder gesetzt hat, zu dem andern, so am letzten gesetzt hat, spricht, er möge sein Ancker lichten, und ferner absetzen, denn er liege ihm zu nahe; weigerte sich derselbe, das zu thun; so mag der andere das Ancker lichten mit seinem Volcke, und fürter von sich legen: hindert oder verbietet der andere, solches zu thun; kommt Schade davon; den soll der bessern, der das hinderte. Liegt auch einig Ancker ohne Bojen oder Abzeichen, und daher Schade entstünde; denselben bessert derjenige, der seinen Bojen nicht gelegt: es wäre denn, daß er mit zweenen glaubwürdigen Leuten bezeugen könnte, daß vor zwölf Stunden bey Sommers-Zeiten, oder wann der Tag kurtz ist, vor vierzehn Stunden zum längsten, noch ein wachender Boje auf dem Ancker gewesen; so soll er damit enfreyet seyn.

ART. 2.

Lorsque des navires se trouvant l'un à côté de l'autre, dans un port étroit, le patron qui a jeté le premier son ancre dit à celui qui l'a jetée plus tard de lever son ancre qui est trop près de lui et de la jeter plus loin, si celui-ci s'y refuse, le patron du premier navire et ses matelots peuvent lever les ancres et les placer plus loin des leurs; si les hommes de l'autre navire les en empêchent et qu'il en résulte du dommage, ils seront tenus de le payer. Si quelqu'un est à l'ancre sans avoir placé des bouées, il sera tenu de réparer tout le dommage qui pourra en résulter, à moins qu'il ne prouve, par le témoignage de deux hommes dignes de foi, qu'une bouée flottante a été vue sur l'ancre douze heures en été, et quatorze heures en hiver, avant l'événement du dommage: dans ce cas, il ne sera pas responsable (2).

ART. 3.

So iemandes Schiff bräche, oder durchgesegelt würde; bedüncket den Kauffleuten, dem Steuermanne, und dem meisten Theile des Volckes, daß man es allda machen mögte; So soll der Schiffer das Schiff allda repariren und bessern lassen, und bringen den Kauffleuten ihr Gut, dahin er ihnen das gelobet hat zu führen, sofern ihn GOTT vor Unglück behütet. Wäre es aber, daß man das Schiff nicht wieder machen mögte; soll der Schiffer dem Kauffmanne sein Gut ferner bey-anderen Schiffern an den beschiedenen Ort, auf seine Unkosten, und auf des

ART. 3.

Lorsqu'un navire vient à faire naufrage ou à échouer, si les négocians, le pilote et la majorité des matelots pensent qu'il puisse être réparé sur les lieux, le patron sera tenu de le faire réparer et de transporter les marchandises des affréteurs au lieu convenu, si Dieu le préserve d'infortunes; et, s'il est impossible de réparer le navire, le patron sera tenu d'affréter de ses deniers un autre navire pour transporter les marchandises au lieu convenu, aux risques du négociant, au moyen de quoi il a droit au fret complet. Mais si le patron ne peut pas se procurer un autre navire, ou s'il en est empêché par force majeure, par une tempête ou le mau-

(1) Cet article reproduit l'article 4 du statut de 1497.
(2) Cet article, en obligeant à réparer *tout* le dommage, reproduit, du reste, l'article 5 du statut de 1497.

Kauffmanns Zollen und Ebentheur, verschaffen, und dagegen seine volle Fracht haben. Kann aber der Schiffer keines anderen Schiffes mächtig seyn, oder daß sonsten ehehafte Verhinderung, Wetters oder Windes halben, einfiele; alsdann soll der Schiffer das Gut in sichere Verwahrung, auf des Kauffmanns Unkosten und Gefahr, auflegen, und allda, pro rata des Weges, die Fracht haben.

vais temps, alors le patron débarquera les marchandises, aux frais et aux risques du négociant, dans un lieu sûr, et celui-ci devra lui payer le fret à raison de la route parcourue (1).

Art. 4.

Setzet ein Schiffer jennige eingenommene Güter in ein ander Schiff, ohne Vollbort derjenigen, die sie ihm eingeladen haben; und solch Schiff auf der Reise zu nichte käme; So soll der Schiffer den Schaden bezahlen: es wäre denn, daß solches Schiff, darin die Güter zuvor geschifft gewesen, auf derselben Reise auch zu Schaden und Verlust käme; so soll, auf den Fall, der Schiffer davon entfreyet seyn.

Art. 4.

Le patron qui transbordera des marchandises dans un autre navire sans la permission de l'affréteur sera responsable de tout le dommage si ce navire vient à faire naufrage; il sera néanmoins libre de cette responsabilité, si le navire dans lequel les marchandises étoient chargées primitivement se brise aussi dans le même voyage (2).

Art. 5.

Ist ein Schiffer befrachtet, und bleibet so lange liegen, daß ihm Geld entbricht; der mag wol an Land senden um Geld, aber er mag keinen guten Wind verliegen: thäte er das; er ist schuldig, dem Kauffmanne den Schaden zu erlegen. Er mag auch wol, ausserhalb Landes, nehmen von der Kauffleute Gut seine Nothdurft, und bezahlen das, wann er löschet, als das andere Gut geldet, zwischen dem minsten und meisten.

Art. 5.

Si un patron, après avoir chargé son navire, reste si longtemps dans le port qu'il manque d'argent, il peut envoyer à terre pour en faire venir, mais il ne peut laisser passer le vent favorable; s'il le faisoit, il seroit responsable du dommage qui en résulteroit. En pays étranger, le patron peut vendre des marchandises jusqu'à concurrence de ses besoins; il les paiera, après avoir déchargé la cargaison, au prix que vaudront les autres marchandises (3).

Art. 6.

Wenn die Schiffs-Leute uneins sind wegen des Windes, daß etliche sagen, Wetter und Wind sey gut, und die anderen sagen, daß der Wind nicht fällig sey; so ist der

Art. 6.

Si les gens de l'équipage ne s'accordent pas sur l'opportunité du vent, les uns disant que le vent est bon, les autres prétendant qu'il ne l'est pas, le patron doit se conformer

(1) Cet article reproduit l'article 6 du statut de 1497.

(2) Cet article reproduit l'article 7 du statut de 1497. Langenbeck, page 31, croit que les assurances ont rendu cet article sans objet, parce que le transbordement en feroit perdre le bénéfice. Cela est vrai; mais le navire peut n'avoir pas été assuré, et dans ce cas la règle est applicable.

(3) Cet article reproduit l'article 8 du statut de 1497.

Schiffer schuldig, mit dem meisten Theile überein zu tragen : thäte er anders, er wäre schuldig, dafür zu antworten, nach des Richters Erkenntniß.

à l'avis de la majorité. S'il en agit autrement, il sera responsable d'après l'examen du tribunal (1).

ART. 7.

Wird ein Schiffer genöthiget, auf der Reise, Gut zu verkauffen, auf den Boden; so ist der Schiffer schuldig, indem der Boden so viel zu Lande bringet, das zu bezahlen, an dem Marckte, da er kommt, innerhalb vierzehn Tagen, und soll das bezahlen zwischen dem minsten und dem meisten. Und soferne der Schiffer dem Kauffmanne nicht gnug thäte, und das Schiff verkauffte, oder einen andern Schiffer darauf setzte; so mag der Kauffmann sprechen, binnen Jahr und Tag, um sein Geld davon zu haben, gleicher Weise ob er gegenwärtig wäre, und soll das zeugen mit des Schiffers Siegel, oder mit anderen glaubwürdigen Documenten und Gezeugnissen : so mag der Schiffer da nicht gegen sprechen, sondern er muß, wofern es zu des Schiffes Besten gekommen, entweder von dem Schiffe, oder aus des Schiffers Gütern, bezahlet werden.

ART. 7.

Le patron qui pendant le voyage a été forcé de vendre des marchandises en affectant le corps du navire sera tenu d'en rembourser le prix jusqu'à concurrence de ce que le navire apportera à terre ; il les paiera dans les quatorze jours de son arrivée au premier marché, entre le prix le plus bas et le prix le plus élevé. Si le patron, sans avoir satisfait le négociant, vend le navire ou se substitue un autre patron, le négociant pourra agir pendant un an et un jour, et il devra recevoir son argent comme si le premier patron étoit encore sur le navire. La créance sera prouvée ou par le sceau du premier patron, ou par d'autres documens authentiques, ou par des témoins; le nouveau patron ne pourra s'en défendre, et tout ce qui a été emprunté pour les besoins du navire sera payé par le navire ou les biens du patron (2).

ART. 8.

Kein Schiffer mag, auf der Reise, ein Schiff sellen oder verkauffen, das sein nicht ist, ohne Urlaub derjenigen, denen das Schiff gehöret. Hat er aber Gebrech an Victualien, oder sonsten einiger anderen Nothdurft des Schiffes; so mag er wol von dem Taue und Takel zu Pfande setzen, nach Rath der Schiffmänner, so bey ihm sind.

ART. 8.

Nul patron ne pourra vendre un navire qui ne lui appartient pas, pendant le voyage, sans la volonté des propriétaires; mais, s'il manque de provisions de bouche ou d'autres choses pour les besoins du navire, il peut engager des câbles et des cordages avec l'assentiment des gens de son équipage (3).

ART. 9.

Wird ein Schiffer, Schulden oder anderer Ursachen halber, mit Rechte bekümmert, oder durch Kranckheit, oder Gebrech seines

ART. 9.

Lorsqu'un patron est poursuivi en justice pour dettes ou pour toute autre cause, quand une maladie ou l'état de son navire l'em

(1) Cet article reproduit l'article 9 du statut de 1497.
(2) Cet article reproduit l'article 10 du statut de 1497, avec quelques développemens à la fin.
(3) Cet article reproduit l'article 11 du statut de 1497.

Schiffes, gehindert, daß er seine Reise nicht vollbringen kann; der mag sich der Fracht verzeihen, und wiedergeben, was er zur Hauer empfangen hat, und bleiben ferner ohne Schaden: es wäre denn, daß der Kauffmann begehrte, daß er einen andern Schiffer darauf setzte. Dessen soll er sich nicht weigern, und thun dasselbe mit Wissen und Willen der Redere, oder, in deren Abwesen, auf des Kauffmanns Gutachten; oder er soll den Redern und Kauffleuten gönnen, einen erfahrnen Schiffer zu mieten, auf des Schiffes Kosten.

pêche d'achever le voyage, il peut se libérer de toute responsabilité en renonçant au fret et en rendant ce qu'il aura reçu, à moins que le négociant ne demande qu'il se substitue un autre patron : dans ce cas, il devra en engager un au gré et à la volonté des armateurs, ou d'après l'avis des affréteurs en l'absence des premiers, ou bien il doit permettre aux affréteurs et aux armateurs d'engager aux frais du navire un patron expert (1).

ART. 10.

Wann ein Schiff ist zugeladen und gefüllet; so mag der Schiffer kein Gut mehr einnehmen, ohne der Kauffleute Vollbort. Thut iemand dawider; er hat verbrochen so viel, als das Gut wehrt ist, das er, ohne Urlaub, hat eingenommen: es wäre denn, daß der Schiffer solches hätte vorher bedinget.

ART. 10.

Lorsqu'un navire aura été entièrement chargé et rempli, le patron ne pourra plus rien y charger sans la permission des armateurs, sous peine d'une amende égale au prix des marchandises chargées sans permission, à moins qu'il n'y eût convention contraire (2).

ART. 11.

Wann ein Schiffer Güter eingenommen und zugeladen hat, und alsdann unvermuthliche Arrestirung der Obrigkeit des Landes, oder der Stadt, auch Krieges-Empörung, See-Räuberey, oder auch Eises-Noth einfiele, und er also nicht könnte oder mögte segeln; so mag der Schiffer die Güter, mit des Kauffmans Willen, auf seine (des Kauffmanns) Unkosten, wol löschen und auflegen, und hernacher, bey guter Zeit, wieder einnehmen, und seine Reise vollenden. Wäre aber iemand unter den Kauffleuten, der seine Güter nicht wiederum wollte einschiffen; der soll, dem Schiffer die halbe Fracht zu geben, schuldig seyn.

ART. 11.

Si un patron, après avoir chargé des marchandises dans son navire, est empêché de partir par un embargo mis par les autorités du pays ou de la ville, par une guerre ou une révolution, par des pirateries ou par la glace, il pourra, avec le consentement du négociant, décharger et emmagasiner les marchandises aux frais de ce dernier, pour les charger de nouveau et pour finir le voyage quand les circonstances seront plus heureuses. Le négociant qui ne voudra pas charger de nouveau ses marchandises sera tenu de payer le demi-fret au patron (3).

ART. 12.

Welcher Schiffmann in einen Marckt,

ART. 12.

Chaque homme de l'équipage qui arrive

(1) Cet article reproduit l'article 12 du statut de 1497, avec quelques changemens de rédaction.
(2) Cet article reproduit l'article 13 du statut de 1497.
(3) Cet article, qui n'est pas emprunté à de précédens statuts, reproduit l'article 50 du recès de 1591.

oder zu begehrtem Haven kommt mit seinem Schiffe, der ist schuldig, in dem Schiffe zu bleiben, bis daß das Schiff gelöschet, und wieder belastiget ist, daß es liege möge.

avec son navire dans un marché ou au port de destination ne pourra quitter le navire qu'il ne soit déchargé et lesté de nouveau (1).

ART. 13.

Es soll kein Schiffer seinem Knaben, er sey inn- oder ausserhalb Landes, Urlaub geben, oder lassen auf einem Eilande: er habe sich denn so grob versündiget. Also auch soll kein Knabe seinen Herrn verlassen: wofern aber jennig Knabe dem Schiffer, ohne Paßport und redliche Ursachen, entginge, und darüber geklaget würde; der soll ferner in dieser Stadt nicht geduldet noch gelitten werden.

ART. 13.

Un patron ne pourra congédier son matelot dans un pays étranger, ni l'abandonner dans une île, que lorsqu'il aura commis un crime grave. De même, un matelot ne pourra quitter son navire; et celui qui abandonnera son maître, sans avoir de justes raisons et sans congé écrit, ne sera plus toléré dans cette ville (2).

ART. 14.

Wann ein Schiff verkaufft wird, auf der Reise; so sind ledig der Steuermann, und die Schiffmänner. Der Schiffer aber soll dem Schiffs-Volcke häuren ein gut Schiff, so sie das begehren, darin sie ihr Gut mit sich zu Hause führen mögen; oder es soll zu des Schiffers Gefallen stehen, ihnen Zehr-Geld, wie im nächstfolgenden Artickel gemeldet, zu geben.

ART. 14.

Si un navire est vendu pendant le voyage, le pilote et les matelots seront libres de leurs engagemens, et le patron devra leur procurer, s'ils le demandent, un bon navire pour les ramener dans leur pays avec ce qu'ils possèdent, à moins qu'il ne préfère leur payer des frais de voyage de la manière déterminée par l'article suivant (3).

ART. 15.

Wird ein Schiff, ausserhalb Landes, verkaufft; so soll das Schiffs-Volck seine volle bedingte Hauer aus und zu Hause haben, aber keine Führung weiter, denn zur Stäte, da es verkaufft wird, und fürter zur Zehrüng, für funfzig Teutsche Meilweges, drey Reichsthaler, und so ferner, nach advenant, weniger oder mehr.

ART. 15.

Si un navire est vendu à l'étranger, les gens de l'équipage auront droit à leurs gages entiers pour le voyage d'aller et de retour; mais ils n'auront de port franc que jusqu'au lieu où le navire aura été vendu, et de plus des frais de voyage à raison de trois rixdales pour cinquante lieues d'Allemagne (4).

ART. 16.

So ein Schiffs-Knabe, des Nachts, ausserhalb des Schiffes lieget und schläfft, ohne Erlaubniß des Schiffers; der soll es bessern mit acht Schillingen Lübisch. Wenn aber iemand von dem Schiffs-Volcke die

ART. 16.

Un matelot qui aura couché hors du navire sans la permission du patron paiera une amende de huit schellings de Lubeck, et celui qui détachera le canot ou la barque sans la permission du patron, du pilote ou du contre-maître, sera passible d'une amende

(1) Cet article reproduit l'article 15 du statut de 1497.
(2) Cet article reproduit l'article 16 du statut de 1497, avec l'addition de la peine.
(3) Cet article reproduit l'article 17 du statut de 1497; voir la note 2 de la page 354.
(4) Cet article, analogue à l'article 18 du statut de 1497, en diffère sous quelques rapports.

Schüte oder das Boot, ohne Erlaubniß des Schiffers, Steuermanns, oder Haupt-Bootsmanns, von dem Schiffe nehmen oder führen würde; der soll dem Volcke in zwey Marck Lübisch Straffe verfallen seyn. Da aber das Boot beschädiget würde, oder durch solche Abführung oder anders, merckliche Schade geschähe; soll er dem zu Rechte stehen, der darauf klaget.

de deux marcs de Lubeck envers les gens de l'équipage; mais si le canot est avarié, ou s'il en résulte un autre dommage, il devra répondre en justice envers celui qui portera plainte (1).

ART. 17.

Wird ein Schiffs-Knecht in Trunckenheit, Hader oder Zanck, verwundet; so ist sein Schiffer nicht schuldig, denselbigen heilen zu lassen, sondern er mag ihn aus dem Schiffe wegschaffen, und häuren einen andern in seine Ståte: da auch das Artzt-Lohn sich höher erstreckte, als sein verdientes Lohn, das soll der Schiffs-Knecht selbst bezahlen. Wird aber iemand verwundet, in des Schiffers Dienste, den soll der Schiffer heilen lassen, auf des Schiffes Kosten. Ein Schiffer ist auch schuldig, seine Schiffleute in Friede und Einigkeit zu halten, und Mittler zu seyn, wann sie unter einander uneins werden, so lange er ihnen Essen und Trincken giebt. Und da gleich der Schiffer einigen Schiffmann schlägt, mit der Hand oder Faust; ist er schuldig, einen Hand-Schlag zu vertragen, und nicht mehr: iedoch ohne Wehre. Schlüge aber ein Schiffmann den Schiffer; der soll zwanzig Reichsthaler zur Straffe geben. Und hat er die nicht zu bezahlen; soll gegen ihn nach Stadt-Recht, wie im 64 Artickel des vierten Theils verordnet, procediret und verfahren werden.

ART. 17.

Si un matelot reçoit une blessure dans une rixe, le patron n'est point obligé de le faire soigner; il peut au contraire le renvoyer du navire et en engager un autre à sa place, et si les frais de guérison excèdent le montant des salaires de ce matelot, celui-ci paiera le surplus de ses propres deniers. Mais si quelqu'un a reçu une blessure au service du patron, celui-ci sera tenu de le faire soigner aux frais du navire. Il est du devoir du patron de maintenir la paix et l'harmonie entre ses gens pendant qu'il leur donne à boire et à manger, et d'être le médiateur quand il y a des disputes entre eux. Le matelot doit souffrir un coup de main rude ou de poing; mais pas plus qu'un, et non de main armée. Le matelot qui donnera un coup à son patron paiera une amende de vingt rixdales, et s'il n'a pas de quoi la payer, on procédera contre lui selon les lois de la ville, comme il est ordonné à l'article 64 de la quatrième partie (2).

ART. 18.

Häuret der Schiffer einen Steuermann, oder Bootsmann; dieselben sind schuldig, ihm die volle Reise zu halten, als sie ihm gelobet haben. Da aber einer nicht halten

ART. 18.

Si un patron engage un pilote ou un matelot, ceux-ci seront tenus de finir le voyage comme ils l'ont promis; celui qui voudra ne pas le finir devra rendre au patron les gages

(1) Cet article reproduit la première partie de l'article 19 du statut de 1497.

(2) Cet article reproduit l'article 20 du statut de 1497. L'article auquel il renvoie fait partie du titre pénal, qu'il n'entre point dans mon plan de recueillir. La peine est un emprisonnement et une amende.

wollte; der soll dem Schiffer das gantze Lohn wieder geben, das er empfangen hat, und dazu von seinem eigenen Gelde halb so viel, als der Schiffer ihm gelobet hatte.

qu'il aura reçus, et en outre, de ses propres deniers, la moitié des gages convenus (1).

ART. 19.

Es soll kein Schiffer eines andern Steuermann, Piloten, oder Schiffmann, untermieten oder abspannen. Thut iemand das; der soll ihn demjenigen, der ihn erst gemietet, wieder überlassen: oder der gedingte soll es mit seinem Eide erhalten, daß er von dem erstlich sey angenommen, bey dem er ist befunden worden. Und der gehäurete soll seinem Schiffer die Reise folgen, und stehet bey dem Schiffer, was er ihm, nach geendigter Reise, aus gutem Willen, geben will: denn er dadurch, daß er sich zu zweenen Herren vermietet, des Lohns, von Rechts wegen, sich gäntzlich verlustig gemacht hat.

ART. 19.

Nul patron ne devra débaucher ou engager le pilote, contre-maître ou matelot d'un autre; s'il arrive que quelqu'un le fasse, il devra remettre l'individu qu'il a engagé à celui qui l'a engagé le premier, à moins que le matelot ne veuille affirmer sous serment qu'il n'a pas été débauché par celui au service duquel on l'a trouvé. Le matelot sera tenu d'accomplir le voyage convenu avec le patron auquel il s'étoit d'abord engagé, et il dépendra de ce dernier de ne lui donner que ce qu'il voudra après le voyage accompli, attendu que le fait du double engagement fait perdre à cet homme tout droit à ses loyers (2).

ART. 20.

So iemand, er sey Steuermann, Pilote, oder Schiffmann, sich verhäuret, und seinem Ampte nicht recht vorstehen kann; und solches zween oder drey, die mit ihm in dem Schiffe sind, bezeugen; der soll dem Schiffer sein Geld wiedergeben, und dazu halb so viel, als er ihm zu Lohne oder Hauer gelobet hatte.

ART. 20.

Si quelqu'un, après s'être engagé comme contre-maître, pilote ou matelot, ne sait pas remplir son emploi, et peut en être convaincu par deux ou trois des personnes qui se trouvent à bord, il sera tenu de rendre au patron ce qu'il en aura reçu, en y ajoutant la moitié de ce qui lui a été promis pour gages ou loyers (3).

ART. 21.

Würde jennig Bootsmann, oder Officier, wenn er etwas auf das Lohn empfangen, dem Schiffer entlauffen; soll derselbe, wenn er betreten, und dessen mit zweenen Schiffmännern, denen solches bewust und wissendlich wäre, überzeuget würde, dem Schiffer das Lohn, so er empfangen, wiedergeben, und vierzehn Tage mit Wasser und Brodt in der Frohnerey gezüchtiget, und darnach dieser Stadt und derselben Gebiets verwiesen werden.

ART. 21.

Tout matelot ou officier qui se sera évadé après avoir reçu une partie de ses loyers, et qui en sera convaincu par le témoignage de deux hommes de l'équipage qui ont connoissance du fait, devra, quand on parviendra à l'arrêter, rendre au patron ce qu'il en aura reçu : en outre, il sera incarcéré, à l'eau et au pain, pendant quinze jours, et banni de cette ville et de son territoire (4).

(1) Cet article reproduit, dans une rédaction un peu différente, l'article 21 du statut de 1497.
(2) Cet article reproduit l'article 1.er de la compilation de Wisby, emprunté à d'anciens codes de Lubeck.
(3) Cet article reproduit l'article 2 de la compilation de Wisby, emprunté à d'anciens codes de Lubeck.
(4) Cet article reproduit l'article 22 du statut de 1497, mais il modifie la peine.

ART. 22.

Befindet ein Schiffer seinen Steuermann, oder Schiffmann, mit böser That; und er die mögte zeugen mit zweenen Schiffmännern; dem mag er Urlaub geben in dem ersten Lande, dahin er kommt, und darf ihm kein Lohn entrichten.

ART. 22.

Le patron pourra congédier, à la première terre où l'on arrivera, le pilote et les matelots qu'il aura surpris dans un délit prouvé par le témoignage de deux matelots, et il ne leur paiera pas de loyers (1).

ART. 23.

Wenn ein Steuermann, oder Schiffmann, ein Schiff kauffte, das er selbst führen wollte; so mag er seines Dienstes sich wol verzeihen, und wiedergeben, was er empfangen hat. Da auch iemand sich in den Ehestand begeben, und auf dem Lande bleiben wollte; der mag auch wieder erlegen, was er aufgehoben hat, und seyn damit ledig.

ART. 23.

Un pilote ou un matelot qui aura acheté un navire qu'il veut commander lui-même peut quitter son patron, en rendant ce qu'il en aura reçu; de même, celui qui se marie et veut rester à terre peut aussi rendre ce qu'il aura reçu et quitter le service (2).

ART. 24.

Wenn ein Schiff beladen ist, und hinweg segelt, unbeschuldiget von den Fracht-Leuten; kommt dem Gute etwas zu vom werffen, da soll der Schiffer keine Noth um leiden. Da aber iemand der Kauffleute den Schiffer beweislich beschuldiget, daß sein Schiff zu tieff geladen wäre; und er segelte dessen ungeachtet davon; würde hernach des Guts etwas geworffen, das soll der Schiffer allein gelten. Ist auch ein Schiff zu tieff geladen, daß man ausschiffen muß; der letzt eingeschiffet hat, der muß erst wieder ausschiffen: thäte sich dessen iemand der Kauffleute weigern; die Gefahr beruhet auf demselbigen.

ART. 24.

Quand un navire sera parti sans que les affréteurs se soient plaints qu'il étoit trop chargé, le patron ne sera pas responsable du jet qui pourra devenir nécessaire; mais si quelqu'un des affréteurs dit et prouve que le patron a surchargé le navire, et que celui-ci parte néanmoins, il sera seul responsable du paiement des marchandises jetées. Quand un navire étant surchargé on doit mettre à terre des marchandises, celui qui a chargé le dernier ses marchandises devra les retirer le premier. Si un affréteur refuse de le faire, il sera responsable du dommage qui pourra en résulter (3).

ART. 25.

Kein Schiffer soll nach diesem Tage Schiffs-Volck häuren, wie sie Nahmen haben mögen, sie haben denn gnugsame Paßporte ihres redlichen Verhaltens von ihren Schiffern, mit welchen sie gefahren haben: bey Poen dreissig Thaler für iede Person, welche der Schiffer ohne Paßport mitneh-

ART. 25.

A dater de ce jour, nul patron n'engagera des hommes d'équipage, sous quelque dénomination que ce soit, s'ils ne sont munis d'un certificat de bonne conduite du patron avec lequel ils ont navigué, sous peine d'une amende de trente thalers par homme qu'il aura ainsi engagé sans certificat : la moitié de l'amende tournera au profit du sénat et l'autre

(1) Cet article reproduit l'article 23 du statut de 1497.
(2) Cet article reproduit l'article 24 du statut de 1497.
(3) Cet article reproduit l'article 25 du statut de 1497, mais il ajoute une peine contre le refusant.

men würde, davon der halbe Theil an den Rath, und der andere halbe Theil an die See-fahrenden Armen soll verfallen seyn. Jedoch sollen sich auch die Schiffer gegen ihre Schiffs-Kinder, so sich gebührlich verhalten, mit Mittheilung der Paßporten unweigerlich bezeigen. Weil aber die fremden weit abgesessenen Schiffer nicht allewege bekannt, eines Theils auch nicht schreiben und also keine Paßporte mitgeben können; dahero viel Unrichtigkeit und Unterschleiff entstehen könnte; So soll den Älterleuten der Schiffer-Gesellschaft allhier, solche Päße den Schiffs-Kindern frey, ohne Entgeltniß, mitzutheilen, auferleget seyn.

Darunter soll doch, in Noth-Sachen, ausserhalb Landes, einen fremden Bootsman ohne Paßport, nach Gelegenheit, anzunehmen, nicht gemeinet seyn. Da auch der Schiffer nnd Schiffs-Knecht nicht einig, ob er eines Paßportes würdig sey oder nicht; soll solches zu Erkenntniß der Älterleute der Schiffer-Gesellschaft, oder da es von denselben nicht könnte geschlichet werden, zu Erkenntniß der Obrigkeit gestellet seyn.

moitié au profit des pauvres matelots; mais les patrons, de leur côté, ne devront pas refuser des congés d'acquit aux matelots qui se seront bien conduits. Les patrons étrangers n'étant pas toujours connus, et plusieurs d'entre eux ne sachant pas écrire et ne pouvant par cette raison délivrer des congés, ce qui pourroit donner lieu à plusieurs embarras et tromperies, les doyens de la société des marins dans cette ville seront tenus de délivrer gratuitement les certificats d'acquit aux matelots.

La mesure prescrite au présent article n'empêche pas néanmoins d'engager, en cas de besoin, en pays étranger, un matelot étranger, sans certificat. Quand le patron et le matelot ne peuvent s'accorder sur le point de savoir si le matelot mérite un congé ou s'il ne le mérite pas, les anciens de la société des marins prononceront, et si l'on ne veut pas s'en tenir à leur décision, on aura recours aux magistrats (1).

Art. 26.

Wenn ein Schiffer sein Volck gehäuret hat auf Franckreich, oder an andere Oerter; und der Schiffer erlangte von seinen Freunden, oder sonsten von anderen, Zeitung, daß, am andern Orte bessern Profit zu thun, Vermuthung ist; So sollen sie dem Schiffer folgen: dagegen soll ihnen der Schiffer Verbesserung zusagen. Könnten sie sich um Verbesserung der Hauer nicht vergleichen; so soll die Verbesserung stehen an guter unpartheyischer See-erfahrner, oder Älterleute Erkenntniß, wann die Reise geendiget ist. Würde hiegegen iemand handeln, oder Meuterey anrichten; der soll, wie ein Meutmacher, gestraffet werden.

Art. 26.

Lorsqu'un patron aura loué son équipage pour aller en France ou dans quelque autre pays, s'il reçoit de ses co-intéressés, ou d'autre part, l'avis qu'il y a plus de profit pour lui dans un autre lieu, les gens de l'équipage devront le suivre, pourvu toutefois qu'il leur promette une augmentation de gages. S'il ne peut s'accorder à cet égard avec eux, la décision sera remise au jugement de navigateurs impartiaux ou des doyens de la société des marins, après le voyage. Celui des gens de l'équipage qui se refusera à cette obligation, et qui tentera de faire mutiner les autres, sera puni comme instigateur de sédition (2).

Art. 27.

Würde sich einer, oder mehr, gegen den

Art. 27.

Si un ou plusieurs matelots se rendent

(1) Cet article reproduit les articles 18 et 19 du recès anséatique de 1591.
(2) Cet article reproduit l'article 24 du recès anséatique de 1591.

Schiffer muthwillig stellen, und untreu befunden; und solches mit zweenen Schiffs-Kindern bewiesen werden könnte; denselben mag der Schiffer zu gelegener Zeit an Land setzen: doch daß Leute darauf wohnen. Dagegen sollen sich die anderen nicht setzen, sondern dem Schiffer die Reise vollenden helffen: bey Verlust ihrer Hauer, und ernstlicher willkührlicher Straffe des Raths.

coupables d'insolence ou d'infidélité envers le patron, et que la preuve en soit faite par le témoignage de deux hommes de l'équipage, le patron pourra, lorsqu'il le jugera convenable, mettre les coupables à terre, toutefois en lieu habité: les autres gens de l'équipage ne devront point s'y opposer, et seront tenus d'aider le patron à terminer le voyage, sous peine de perdre leurs gages, et d'être sévèrement et arbitrairement punis par le sénat (1).

ART. 28.

Keiner soll schiessen, ohne Befehl des Schiffers. Würde iemand dagegen handeln; der soll das Kraut und Loth doppelt bezahlen, und, nach Gelegenheit der Verwirckung, gestraffet werden.

ART. 28.

Nul ne pourra tirer d'arme à feu sans un ordre du patron; celui qui le fera paiera une amende double du prix de la charge, et sera puni selon la gravité des circonstances (2).

ART. 29.

Begäbe sich merckliCher grosser Schaden, wegen jenniges Bootsmannes gefährlicher und muthwilliger Abwesenheit aus dem Schiffe; hat er den Schaden nicht zu erstatten; soll er, nach Willkühr des Raths, im Gefängnisse mit Wasser und Brodt gezüchtiget werden. Würde auch, durch solche seine Abwesenheit aus dem Schiffe, das Schiff untergehen, und iemand im Schiffe todt bleiben; so soll er am Leben gestraffet werden.

ART. 29.

S'il arrive un dommage important au navire par l'absence non autorisée d'un matelot, et qu'il n'ait pas le moyen de le réparer, il sera mis en prison, au pain et à l'eau, selon la décision du sénat. Si par son absence le navire venoit à périr, et que quelqu'un mourût par cet accident, il seroit condamné à la peine capitale (3).

ART. 30.

Würde iemand kranck auf dem Schiffe; der Schiffer ist schuldig, denselben aus dem Schiffe bringen zu lassen, in eine Herberge zu legen, und ihm Licht zu leihen, dabey er des Nachts sehen mag, auch ihn durch einen Schiffmann, oder einen andern, warten zu lassen, auch mit Speise und Tranck zu versehen, wie er es im Schiffe hat, und der Krancke genossen, wie er gesund war: mehr ist ihm der Schiffer zu geben nicht schuldig. Des darf der Schiffer auf ihn nicht warten, sondern mag wol zu Segel gehen. Stirbet er auf der Reise; seine Erben em-

ART. 30.

Si quelqu'un tombe malade dans un navire, le patron est tenu de le faire transporter à terre, de le placer dans une auberge, de lui fournir de la lumière pour y voir pendant la nuit, de le faire garder par un homme de l'équipage ou un autre homme, et de lui fournir la même nourriture que l'on a dans le navire et qu'il recevoit quand il étoit en santé. Le patron n'est pas tenu de lui donner autre chose ni de l'attendre, et il pourra faire voile. Si le matelot meurt pendant le voyage d'aller, ses héritiers recevront la moitié de son port franc et de ses gages; s'il meurt pendant le retour, ils auront droit au port franc et au salaire entier; mais les

(1) Cet article reproduit l'article 30 du recès anséatique de 1591.
(2) Cet article reproduit l'article 34 du recès anséatique de 1591.
(3) Cet article reproduit l'article 41 du recès anséatique de 1591.

pfangen die halbe Hauer und Führung. Stirbet er aber auf der Zurückreise; so gebühret ihnen die gantze Hauer und Führung: dagegen müssen seine nächste Erben und Freunde die Unkosten der Begräbniß entrichten.

héritiers et parens du défunt devront payer les frais d'enterrement (1).

ART. 31.

Nachdem sich auch oftmahls zuträget, daß ein Schiffer, zum Trotz und Verdruß der Redere, seinen Antheil Schiffs über den Wehrt verkaufft, daß den Redern, darauf in den Kauff zu treten (wie ihnen sonst gebühret) ungelegen; so soll solches zu Erkenntniß guter Leute gestellet seyn: denn sie nicht mehr, als den billigen Wehrt, dafür zu geben schuldig sind.

ART. 31.

Comme il arrive souvent qu'un patron, par animosité contre ses co-intéressés, vend sa part dans le navire au-delà de sa valeur, en sorte que ceux-ci ne peuvent en faire l'acquisition comme ils en ont néanmoins le droit, il sera nommé des arbitres pour fixer la juste valeur de la part du patron, et ils ne seront pas tenus de la payer davantage (2).

ART. 32.

Würde ein Schiffer, ohne Noth, muthwillig das Schiff verbodemen, oder ohne Noth in einen Haven segeln, dahin er nicht befrachtet; so soll der Schiffer den Schaden, den die Redere darauf rechnen können, aus seinem Beutel zu erstatten schuldig seyn. Würde er aber allda die Kauffmanns-Güter, oder das Schiff, verkauffen, und weichhaftig werden, und also den Freunden Schiff und Gut entwenden; der soll in dieser Stadt und Gebiete nicht geduldet, sondern, wenn er betreten wird, nach Befindung der Sachen Beschaffenheit, gestraffet werden.

ART. 32.

Si un patron prend sans nécessité de l'argent à la grosse sur le navire, ou s'il entre sans nécessité dans un port autre que celui pour lequel il est frété, il supportera seul le dommage qui en résultera pour les armateurs. S'il vend le navire et la cargaison, prend la fuite, et ravit ainsi aux armateurs le navire et les marchandises, il ne sera plus souffert dans cette ville et son territoire, et, s'il est pris, il sera puni selon les circonstances (3).

ART. 33.

Es soll hinfüro kein Schiffer, dieweil er noch bey seinen Schiffs-Redern ist, und derselben mächtig seyn kann, sich unterstehen, an einen andern Ort zu segeln, als dahin der mehrere Theil der Redere geschlossen, und für gut angesehen hat.

ART. 33.

Nul patron ne devra être assez téméraire pour faire voile vers un autre lieu que celui qui lui a été indiqué par la majorité des armateurs, tant qu'il est encore près d'eux et qu'il peut recevoir leurs ordres (4).

ART. 34.

Es soll ein ieder Schiffer auf die Garni-

ART. 34.

Le patron doit avoir soin de l'arrimage et

(1) Cet article reproduit l'article 21 de la compilation de Wisby.
(2) Cet article reproduit l'article 54 du recès anséatique de 1591.
(3) Cet article reproduit la première partie de l'article 55 du recès anséatique de 1591.
(4) Cet article a quelque ressemblance avec la seconde partie de l'article 55 du recès anséatique de 1591.

rung, Stauung der Güter, und was demselben anhängig, fleissig Acht haben, damit des Kauffmanns Güter keinen Schaden leiden mögen. Entstünde daraus Schaden, oder die Güter würden von dem Schiffer, oder seinem Schiffs-Volcke verringert; so soll der Schiffer den Schaden dem Kauffmanne, der denselben erlitten, von dem seinigen zu erstatten schuldig seyn.

Da dann bescheiniget würde, daß die Güter verringert wären; so sollen durch die Gerichts-Verwaltere, von Amptes wegen, des Schiffs Haupt-Bootsmann, Schimmann, Zimmermann und Büchsen Schütze, bey ihren leiblichen Eiden um ihre Wissenschaft befragt, und, nach derselben Aussage, gegen die Verbrecher mit gebührender ernstlichen Straffe verfahren werden. Da aber solch Gut verleckte, oder verdürbe, ohne des Schiffers, oder seines Volckes, Versäumniß; und dann das Schiff kommt, da es löschen soll, und der Kauffmann klopffet dreymahl an das Faß, darin Wein, Oel, und andere leckende Waare ist, und befiehlet das auszuziehen; so muß er dem Schiffer seine volle Fracht geben, oder den Schiffer das Faß für die Fracht behalten lassen.

du placement des marchandises pour qu'elles ne soient pas avariées. Si elles sont endommagées ou détériorées par sa faute ou par celle de son équipage, il sera tenu de rembourser le dommage de ses propres deniers.

Quand il sera prouvé que les marchandises ont été détériorées, les magistrats feront une enquête d'office, et feront déclarer sous serment par le contre-maître, le garde des agrès, le charpentier et le canonnier, ce qu'ils savent de l'affaire, et, après leur déclaration, les coupables seront sévèrement punis. Mais lorsque des marchandises s'écoulent ou sont détériorées sans qu'il y ait négligence de la part du patron et de ses gens, et lorsque, après que le navire est arrivé à bon port, le négociant a frappé trois fois sur les barils dans lesquels il y a du vin, de l'huile, ou d'autres marchandises qui peuvent s'écouler, et a ordonné ensuite de les décharger, il est tenu de payer au patron le fret entier ou de lui laisser le baril pour le fret (1).

Art. 35.

Wenn die Kohbrügge, und der Uberlauff, und das Schiff, oben Wassers, nicht wol gedichtet, und daher sich Schaden verursachet; so kommt der Schaden auf den Schiffer. Zerbricht aber solches durch Gewalt grossen Ungewitters; wird der Schaden für Haverey gerechnet: wie denn auch, wenn sich Schaden, unter Wassers, verursachet.

Und dieweil auch oftmahls bey dem Saltze Leckasie ist, davon, vor diesem, keine Haverey gerechnet worden; und denn gleichwol nicht unbillig, wenn mercklich grosser Schaden

Art. 35.

Quand le pont, le tillac et le navire en dessus de l'eau, ne seront pas bien calfatés, le patron répondra du dommage qui pourra en arriver. Mais si ces parties du navire sont brisées par la force d'une tempête, le dommage sera réputé avarie, de même que lorsque le dommage est arrivé en dessous de l'eau (2).

Et parce que le sel se fond souvent, ce qui n'a pas été réputé avarie jusqu'à présent, il est juste, s'il en résulte un dommage considérable, que ce dommage soit réputé

(1) Cet article est une copie presque littérale de l'article 63 du code danois de 1563.

(2) Cette partie de l'article, à commencer des mots *mais si ces parties,* &c., a été ainsi modifiée par un statut de 1618 : Wird den Schade vor Haverey nicht gerechnet. Wann auch sich Schade unter Wassers verursachte, trifft derselbe den Eigenthum-Herrn allein, und sollen die andern Waaren denselben mit zu tragen nicht schuldig seyn. *Mais si ces parties du navire sont brisées par la force d'une tempête, le dommage* ne sera pas *réputé avarie; et quand le dommage est arrivé au-dessous de l'eau, il sera supporté* par le propriétaire seul, *et les autres marchandises n'y contribueront pas.*

daran befunden, und solches durch Verursachung, daß es, um ein Vorland zu vermeiden, oder sonsten aus Noth, Schiff und Gut zu erhalten, beygelegt, oder über seine Masse gesegelt würde, und solches durch drey oder vier der besten im Schiffe eidlich bezeuget; Soll der Schaden zur Billigkeit, nach Erkenntniß erfahrner Leute, für Haverey gerechnet werden.

avarie, à dire d'experts, lorsqu'il a été causé par une navigation que l'on a accélérée pour éviter un écueil, ou dans une nécessité quelconque pour sauver le navire et les marchandises, pourvu que ce fait soit attesté par le serment de trois ou quatre des principaux de l'équipage (1).

ART. 36.

Es ist ein ieder Schiffer schuldig, gute starcke Cordele und Winde-Tackel in dem Schiffe zu halten, damit man des Kauffmanns Güter ein- und aussetzen kann. Zerbricht aber das Winde-Tackel also, daß Schaden an dem Gute geschiehet; und die Bootsleute haben den Schiffer gefragt, ob die Tackel starck gnug seind, und er ja dazu gesaget; So soll der Schiffer zu dem Schaden allein antworten. Wird er aber nicht gefraget; oder fällt auch das Gut aus dem Tackel; So sollen die Bootsleute den Schaden bezahlen.

ART. 36.

Tout patron est tenu d'avoir dans le navire des câbles et cordages en bon état pour hisser et décharger les marchandises; si les cordages se rompent et si des marchandises se perdent, le patron est seul responsable du dommage quand les matelots lui ont demandé si les cordages sont bons et qu'il a répondu affirmativement; mais s'ils ne l'ont pas demandé, ou si les marchandises s'échappent des cordages, alors les matelots paieront le dommage (2).

ART. 37.

Es sollen auch allewege, wann Schiffe, mit Waaren geladen, allhie anckern, Wächter in die Schiffe bestellet, und des Schiffers und Schiffs-Volcks Kisten, Saltz-Räume, und anderes, eröffnet, besichtiget, und was nöthig, registriret und verzeichnet werden.

ART. 37.

Chaque fois que des navires chargés de marchandises aborderont ici, des gardiens seront placés dans les navires, les coffres du patron, des matelots et autres, seront ouverts, visités, et toutes les choses qui doivent être enregistrées le seront (3).

ART. 38.

Verschweiget vorsetzlich ein Schiffer eingeladen Gut; oder aber veruntreuet er, oder sein Schiffs-Volck, des Kauffmanns Gut; der dessen überwunden, soll einem Diebe gleich gerechnet, und, nach Gelegenheit der Mißhandlung, gestraffet werden.

ART. 38.

Si un patron omet à dessein d'indiquer des marchandises chargées, ou si lui ou ses gens soustraient des marchandises, celui qui sera convaincu d'un tel fait sera regardé comme voleur, et puni selon l'importance du crime (4).

ART. 39.

Auch soll ein Schiffer, nach gethaner Rei-

ART. 39.

Après le voyage accompli, le patron devra

(1) Je n'ai trouvé cette disposition dans aucune loi antérieure.
(2) Cet article reproduit les articles 24 et 48 de la compilation de Wisby.
(3) Cette disposition étant purement locale, il est inutile d'en chercher la source.
(4) Cet article reproduit l'article 7 du recès anséatique de 1591.

se, den Schiffs-Freunden, auf ihr Begehren, beständige Rechnung, an Eides Stat, Parcels-weise einzubringen schuldig und pflichtig seyn.

Und da hernacher befunden würde, daß die Rechnung nicht richtig, sondern betrieglicher, fälschlicher Weise wäre gefertiget worden; soll derselbige für einen unehrlichen Mann gehalten, und in der Stadt und derselben Gebiete nicht geduldet werden.

ART. 40.

Alle Schiffer, so hinfüro in dieser Stadt werden angenommen, wie denn auch diejenigen, so allbereits angenommen, und zum nächsten abzusegeln gemeinet, sollen, auf der Schiffs-Freunde, oder des Kauffmanns, Begehren (welches aber derselbe, vor Einschiffung der Güter, thun, oder, nach der Einladung, damit nicht gehöret werden soll), vor den verordneten Zoll-Herren einen leiblichen Eid zu GOTT dem Allmächtigen schweren, daß sie bey den eingeladenen Kauffmanns-Waaren ehrlich, aufrichtig und getreulich handeln, und nach ihrer Wiederanheimkunft den Schiffs-Freunden, innerhalb drey Wochen nach der Löschung, richtige beständige Rechnung, Parcels-weise, von allem Empfang und Ausgabe wollen einbringen.

Wie denn auch die Schiffs-Redere bemächtiget seyn sollen, dieselbigen angekommen Schiffer, bey Ubergebung der Rechnung, zu befragen, ob die eingelieferte Rechnung ihrem geleisteten Eide allerdings gemäß sey.

ART. 41.

Dieweil viel Admiralschaften gemacht, und doch wenig gehalten werden; wer nun die Admiralschaft bricht, und darüber iemand genommen würde; So soll der Schiffer, so die Admiralschaft gebrochen hat,

présenter aux armateurs, s'ils le demandent, un compte complet et détaillé, dont il affirmera l'exactitude par serment.

Si ce compte ne se trouve pas juste, mais qu'il ait été falsifié à dessein, le patron sera réputé voleur, et ne sera plus toléré dans cette ville et son territoire (1).

ART. 40.

Chaque patron qui sera engagé dans cette ville, et ceux qui sont déjà engagés et qui feront voile prochainement, seront tenus de prêter, sur la demande des armateurs et des affréteurs, par-devant des chefs délégués de la douane (la demande doit être faite avant et ne sera plus entendue après le chargement), un serment corporel, en invoquant le Dieu tout-puissant, par lequel ils s'engageront à veiller fidèlement à la conservation des marchandises chargées, et dans les trois semaines après leur retour, à présenter des comptes complets et détaillés de tout ce qu'ils auront reçu et dépensé.

Les armateurs seront aussi autorisés à demander au patron, quand il présente ses comptes, s'ils sont entièrement conformes à son serment (2).

ART. 41.

Attendu qu'on s'engage souvent à voyager de conserve et que très-souvent cet engagement est négligé, le patron qui aura quitté la conserve et sera pris paiera de ses propres deniers le dommage qui en résultera, et, s'il

(1) Cet article reproduit le principe de l'article 12 du recès anséatique de 1591, en ajoutant une peine qui, dans la suite, a été adoptée par l'article 8 du titre XII de celui de 1614.

(2) Le principe de cet article se trouve dans l'article 1.er du recès anséatique de 1530; mais il a ici des développemens qui ont été adoptés par l'article 3 du titre II de celui de 1614.

schuldig seyn, den Schaden von dem seinigen zu bezahlen: hat er das an Gelde nicht, so soll er, nach Ermässigung, willkührlich gestrafft werden.

n'a pas de quoi payer, il sera soumis à une punition arbitraire (1).

ART. 42.

Wenn eine Admiralschaft gemacht ist, oder es sich sonst begäbe, daß einem ein Freybeuter an Boort käme; so ist das Volck schuldig, sich zu wehren, bey Verlust ihrer Hauer. Da nun iemand darüber, oder sonsten auf der Reise, oder wann das Schiff vor Ancker liegt, zu Schaden käme, oder gelähmet würde; der soll geheilet, und, gleich Haverey, über Schiff und Gut gerechnet werden. Und da er zu solcher Unvermögenheit gerathen würde, daß er die Kost nicht mehr zu gewinnen wüste; soll ihm vom Schiff und Gut, oder auch, nach Gelegenheit, von dem Seefahrenden-Armen-Hause, frey Brodt sein Lebenlang verschaffet werden.

ART. 42.

Si pendant un voyage de conserve ou autrement quelque corsaire vient attaquer le navire, les gens de l'équipage sont tenus de se défendre, sous peine de perdre leurs loyers. Si quelqu'un d'eux est blessé dans cette occasion, ou pendant le voyage, ou pendant que le navire est à l'ancre, les frais de son traitement et de sa guérison seront supportés, à titre d'avaries, par le navire et les marchandises. Si par suite de cette blessure il se trouvoit hors d'état de gagner sa vie, on lui assurera du pain pour le reste de ses jours aux frais du navire et des marchandises, ou, selon les circonstances, à l'hôtel des pauvres mariniers (2).

ART. 43.

Sollte auch bewiesen werden können, daß iemand unter den Schiffs-Kindern dem Schiffer, in solcher grossen Noth, nicht hätte helffen, noch ihn entsetzen wollen, und das Schiff darüber genommen würde; soll derselbige, auf vorhergehende Erkundigung, nach Gelegenheit der Sache, aus dieser Stadt und derselben Gebiete verwiesen, oder sonsten an seinem Leibe gestraffet werden.

ART. 43.

S'il peut être prouvé que des gens de l'équipage ont abandonné le patron dans ce péril et que le navire a été capturé par leur faute, le coupable sera, après une enquête, puni selon son crime, et banni de cette ville et de son territoire, ou puni corporellement (3).

ART. 44.

Da auch bewiesen würde, daß die Schiffs-Kinder in solchem das ihrige gethan, und willig gewesen, der Schiffer aber solches versäumet, und nicht fechten wollen; soll dem Schiffer, nach der Zeit, kein Schiff mehr vertrauet werden, sondern er soll seiner Ehren entsetzet seyn, und aus dieser Stadt und derselben Gebiete verwiesen werden.

ART. 44.

Mais s'il est prouvé que les gens de l'équipage ont tous fait leur devoir, et qu'au contraire ce soit le patron qui ait refusé le combat, on ne lui confiera plus de navire, il sera déchu de son honneur, et banni de cette ville et de son territoire (4).

(1) Cet article reproduit l'article 17 du recès anséatique de 1591. Il a été fait en 1623 un statut sur les convois que je ne crois pas utile de recueillir. Voir Marquard, tome II, page 589, et Langenbeck, page 310.
(2) Cet article reproduit l'article 36 du recès anséatique de 1591.
(3) Cet article reproduit l'article 37 du recès anséatique de 1591.
(4) Cet article reproduit l'article 38 du recès anséatique de 1591.

TITVLVS XV.

Von den Befrachtern.

Articulus 1.

Was ein ieder schiffet, davon soll er die Fracht geben, da gleich die Güter, ohne Schuld des Schiffers, verdorben oder vernichtiget wären, ehe sie überkämen : ihre Vorworte seind denn anders. Jedoch da der Kauffmann sein sämmtlich Gut, oder auch unterschiedliche Stücke davon, als Wein, Bier, und andere Stück-Güter, für die Fracht will liegen lassen; das stehet zu des Kauffmanns Kühr und Willen.

Art. 2.

Wann ein Schiff löschet, so mag der Schiffer das Gut an seinem Boort behalten, für seine Fracht und Ungeld, das man davon schuldig ist, will er es den Fracht-Leuten nicht zutrauen.

Art. 3.

Häuret iemand ein Schiff von gantzer Last, und beladet das nicht vollkommen; der ist doch schuldig, die volle Fracht zu bezahlen. Bescheidet er aber, die benannte Fracht von den geschifften Gütern zu geben; so ist er nicht mehr pflichtig, als seine eingeschiffte Güter belauffen, nach Anzahl der Fracht, vorhin versprochen und gemacht.

Art. 4.

Welcher Mann mit einem Schiffer übereinkommt, daß er ihn in einer beschiedenen Zeit will beladen, thut er das nicht, und das Schiff wird mit dem Volcke durch seine Schuld verzögert; den Schaden ist er schuldig zu bessern : davon die Schiffleute den vierten Theil, und der Schiffer, der dem Volcke die Kost giebt, drey Viertel haben soll.

TITRE XV.

Des Affréteurs.

Article 1er.

Chacun paiera le fret des marchandises qu'il aura chargées, même lorsqu'elles seront perdues ou détériorées pendant le voyage, sans qu'il y ait faute imputable au patron (1), à moins qu'on ne soit convenu du contraire. Il sera néanmoins permis à l'affréteur d'abandonner, pour le fret, toutes ses marchandises, ou une partie, comme du vin, de la bière et d'autres marchandises non confondues (2).

Art. 2.

Quand un navire vient à son déchargement, le patron peut retenir à bord les marchandises des affréteurs jusqu'à concurrence du fret et des menues avaries qu'on lui doit, à moins qu'il ne veuille leur faire crédit (3).

Art. 3.

Quiconque aura affrété un navire en totalité est obligé de payer le fret complet, quand même il ne le chargeroit pas entièrement; mais si l'on est convenu d'un certain fret à payer en raison des marchandises à charger, il ne paiera que le montant du fret convenu, proportionnellement aux marchandises chargées (4).

Art. 4.

Quiconque convient avec un patron de le charger dans un temps déterminé et ne le fait pas est tenu, en cas de retard causé au navire et à l'équipage, de payer le dommage qui en résulte. L'équipage a droit au quart de l'indemnité, et le patron qui l'entretient aux trois autres quarts (5).

(1) Voir une exception pour le cas de naufrage dans l'article 2 du titre XVII, page 385.
(2) Cet article reproduit l'article 26 du statut de 1497, mais il ajoute la faculté de libération par l'abandon.
(3) Cet article reproduit l'article 27 du statut de 1497. Voir la note 2 de la page 493 du tome II.
(4) Cet article reproduit l'article 28 du statut de 1497.
(5) Cet article reproduit l'article 29 du statut de 1497.

Art. 5.

Verspricht auch ein Kauffmann einem Schiffer Gut, auf eine bestimmte Zeit einzuschiffen, und zögert damit; zeiget dann der Schiffer, wann er segeln will, dem Kauffmanne, oder anderen guten Leuten, binnen Schiffs-Boorts, den ledigen Raum, und sie dasselbe gnugsam bezeugen; So soll der Kauffmann schuldig seyn, die volle Fracht zu geben: es wäre denn, daß der Schiffer, ohne seine Verhinderung, ander Gut in die Stäte erlangen könnte; das soll dem Kauffmanne zu gute kommen. Imgleichen auch wenn ein Kauffmann sein Gut, binnen Landes, aus dem Schiffe begehrte zu löschen, und man, ohne Behinderung der Reise, dabey kommen könnte; soll er dem Schiffer die volle Fracht geben: es wäre denn, daß der Schiffer, ohne seine Verhinderung, ander Gut in die Stäte bekommen könnte; das soll der Kauffmann haben zu geniessen. Wenn aber die Kauffleute dessen einig, daß sie ihre Güter sämmtlich alle löschen wollen; sollen sie mit halber Fracht frey seyn.

Art. 5.

Si un négociant ayant promis de charger des marchandises dans un certain délai, est en retard, et que le patron en partant montre aux négocians ou à des personnes de l'équipage, dignes de foi, la place vide, de manière que cela puisse être suffisamment prouvé par des témoins, le négociant est obligé de payer le fret entier, à moins que le patron ait pu compléter sa cargaison d'une autre manière et sans retarder son départ. Dans ce cas, le fret de ce chargement sera déduit de celui qui est dû par le négociant. De même, si un chargeur veut décharger pendant qu'on est encore à l'ancre, et qu'on peut le faire sans retarder le départ, le patron aura droit au fret entier, à moins qu'il ne puisse se procurer en remplacement d'autres marchandises; dans ce cas, le fret de ces marchandises profitera au chargeur primitif. Mais lorsque tous les affréteurs seront d'accord de décharger, ils ne paieront que le demi-fret (1).

TITVLVS XVI.

Von Werffung und geworffenem Gute.

Articulus 1.

Ist ein Schiff in Wassers-Noth, und der Schiffer begehrte zu werffen; so soll man die Fracht-Leute fragen, ob es ihr Wille sey. Wäre es dann ihr Wille nicht; und dem Schiffer, sammt zweenen oder dreyen von den Schiffmännern, deuchte, daß es wäre besser gethan, als gelassen; so mögen sie werffen. Und wann der Kauffmann überkommt; so mögen zweene oder drey, die mit in dem Schiffe gewesen, und gute Leute

TITRE XVI.

Du Jet et des marchandises jetées.

Article 1er.

Quand un navire étant en danger de périr le patron veut jeter des marchandises, il doit demander aux affréteurs s'ils sont de cet avis. S'ils ne veulent pas consentir au jet, le patron ne s'abstiendra pas pour cela de faire ce que lui et deux ou trois hommes de l'équipage jugeront le plus utile, et après qu'on sera arrivé à terre, deux ou trois personnes dignes de foi qui étoient dans le navire affirmeront sous serment que le jet a eu lieu par nécessité. S'il n'y a pas de négocians

(1) La première partie de cet article paroît empruntée de l'article 45 du code danois de 1563 et de la dernière partie de l'article 11 du recès anséatique de 1591.

sind, schweren, daß es die Noth gewesen sey. Wäre auch kein Kauffmann iu dem Schiffe; was denn dem Schiffer, sammt dem meisten Theile im Schiffe, gut deuchte; das soll man thun.

dans le navire, on suivra l'avis du patron et de la majorité (1).

ART. 2.

Wenn ein Schiffer, in vorstehender Wassers-Noth, zu Errettung Schiffs und Guts, einige Güter wirffet; den Schaden soll man rechnen über Schiff und Gut, geworffen und ungeworffen : und der Schiffer muß die Güter an sich halten bis zu der Zeit, daß der Schaden, nach Antheil eines ieden Guts, beleget ist. Da aber der Fracht-Leute iemand unvermögend würde, den Schaden mit zu belegen; da darf der Schiffer nicht vor stehen. Würde auch die Mast, um Schiff und Gut zu retten, gehauen, oder Takel, oder Ancker-Tau gekerbet; der Schaden gehet über Schiff und Gut, wie vorher gemeldet. Jedoch ist der Schiffer schuldig, den Kauffmann zu fragen : und gäbe er nicht Vollbordt dazu; darum darf der Schiffer das nicht lassen, mag er schweren selb dritte, als er zu Lande kommt, daß es die hohe Noth erfordert hat. Alle Güter sind pflichtig, den Schaden mit zu tragen, ausgenommen freye Leute, und Proviant, der zu Unterhaltung und Zehrung mit geführet wird. Der Güter Wehrt soll man rechnen, als das andere gilt in dem Marckte, und das Schiff nach seinem Wehrte, als der Schiffer es gesetzet, beneben der Fracht : und haben die Kauffleute die Wahl, ob sie es dafür annehmen, oder dem Schiffer lassen wollen. Da aber die Mast, Ancker, Tackel und Tauen, von der Macht des Sturms oder Ungewitters, zerbrechen, oder verlohren würden; den Schaden kann man nicht über alle rechnen.

ART. 2.

Si un patron, dans un cas de détresse, jette des marchandises pour sauver le navire et les marchandises, la perte sera répartie sur le navire et les marchandises jetées et sauvées, et le patron doit retenir celles des affréteurs jusqu'au paiement de leur part dans le jet; mais si quelqu'un des affréteurs ne peut pas payer sa part, le patron ne sera pas responsable du paiement. Si, pour sauver le navire et les marchandises, un mât est coupé, ou des cordages ou une ancre sont abandonnés, la perte sera supportée par le navire et les marchandises, comme ci-dessus. Encore bien que le patron doive prendre l'avis des affréteurs, il pourra néanmoins procéder au jet contre leur avis, s'il affirme sous serment, lui troisième, aussitôt qu'on sera arrivé à terre, qu'il l'a fait par nécessité.

Toutes les marchandises contribueront au jet, excepté les hommes libres [pour les vêtemens qu'ils portent] (2), et les victuailles que l'on a chargées pour la consommation pendant le trajet. La valeur des marchandises sera fixée d'après le prix que de semblables vaudront dans le marché; le patron fixera le prix du navire, auquel on ajoutera le fret, et les affréteurs auront la faculté d'acheter le navire à ce prix ou de le laisser au patron. Mais quand un mât, une ancre ou des cordages auront été brisés ou détruits par la force d'une tempête, la perte ne sera pas supportée par tous (3).

ART. 3.

Hat iemand baar Geld, Perlen, oder Edelgesteine, bey sich in dem Schiffe, und

ART. 3.

Lorsqu'on est obligé de faire jet, si quelqu'un a sur lui des espèces monnoyées, des

(1) Cet article reproduit, sauf une légère interversion, l'article 31 du statut de 1497.
(2) Je crains de n'avoir pas bien entendu le sens des mots freye Leute. Voir la note 1 de la page 368.
(3) Cet article reproduit l'article 33 du statut de 1497.

man aus Noth werffen muß; er sage dasselbe von sich, oder nicht; So soll er gleichwol nichts desto weniger, anderen, die Güter in dem Schiffe haben, gleich, Haverey geben und bezahlen.

perles ou des pierreries, il contribuera au jet comme pour toutes autres marchandises, qu'il ait ou non fait sa déclaration de ce qu'il porte (1).

ART. 4.

Wären etliche Güter, über der Werffung, verärgert oder gantz vernichtiget; den Schaden soll man rechnen über Schiff, Gut, und die Fracht. Wären aber Güter vor, oder nach, und nicht in der Werffung, verdorben; den Schaden rechnet man nicht auf Haverey: es müssen gleichwol dieselben Güter mit gelden den Schaden der geworffenen Güter, nach dem Tart, als sie zu der Zeit wehrt sind, und nicht nach dem Wehrte, den sie hatten, ehe denn sie verdorben sind.

ART. 4.

Si des marchandises sont détériorées pendant le jet ou perdues, la perte sera supportée par les marchandises, le navire et le fret; mais si des marchandises sont détériorées avant ou après le jet, il n'y a pas lieu à contribution pour réparer cette avarie. Toutefois ces marchandises contribueront au jet selon leur valeur après l'événement et non selon leur prix primitif (2).

ART. 5.

Wäre es auch, daß man, Ungewitters halben, Gut würffe aus einem Schiffe in die See; und die See, in der Werffung, in das Schiff käme, und nähme da Gut vom Boorte, in der Zeit, als man würffe, vor, oder nach; und das Gut, das die See also ausgeworffen hätte, geräumet wäre von dem andern Gute, damit es belegt war; und man das beweisen mögte mit dem Schiffer, und denjenigen, die in dem Schiffe wären; So soll man das Gut, das die See also ausgeworffen hat, zu Rechte gelden, gleich anderen geworffenen Gütern.

ART. 5.

Lorsqu'on jette des marchandises d'un navire à la mer par suite de détresse, et que l'eau pénétrant dans ce navire emporte, soit pendant l'action du jet, soit à l'occasion de cet événement, des marchandises que l'on a déplacées, si l'on peut en fournir la preuve par le témoignage du patron et des autres personnes qui se trouvoient à bord, les marchandises ainsi enlevées par la mer seront remboursées de même que toute autre marchandise jetée (3).

ART 6.

Wenn iemand geworffene Güter wieder erlanget; so darf man dieselben nicht gelden. Sind sie aber vergolten; so soll er das Geld erstatten, oder er soll die Güter lassen folgen denen, die sie haben müssen gelden.

ART. 6.

Si quelqu'un recouvre des objets jetés, on ne les comprendra point dans la contribution; si on les y avoit compris, il remboursera l'argent ou il abandonnera les objets à ceux sur qui ont pesé les frais de l'avarie (4).

ART. 7.

So iemand von dem Schiffs-Volcke et-

ART. 7.

Les matelots ne contribueront pas aux

(1) Cet article reproduit la première partie de l'article 34 du statut de 1497.
(2) Cet article reproduit l'article 35 du statut de 1497.
(3) Cet article reproduit l'article 36 du statut de 1497.
(4) Cet article reproduit l'article 37 du statut de 1497.

was mehr, denn seine beschiedene Führung, darinnen er von Haverey befreyet ist, eingeschiffet hat; davon giebt er Haverey, anderen gleich.

avaries pour le port franc auquel ils ont droit; mais s'ils chargent quelque chose en sus, ils contribueront aux avaries comme d'autres chargeurs (1).

Art. 8.

Wann ein Schiff an Grund segelt, und es ist zu befahren, daß Schiff und Gut mögten Schaden leiden; könnte man daselbst haben kleine Schiffe; was das kostet, sollen bezahlen Schiff, Gut und Fracht, gleich Werff-Gelde. Und wäre da kein Kauffmann in dem Schiffe, als es an Grund segelte; so mag der Schiffer mit zweenen Schiffmännern schweren (will man es ihnen nicht zu glauben), daß Schiff und Gut in Noth gewesen sind.

Art. 8.

Lorsque le navire est en danger de toucher terre, et qu'il se trouve, avec la cargaison, exposé à quelque dommage, s'il y a dans ce lieu des embarcations dont on puisse se servir, le montant de la dépense sera réparti sur le navire, la cargaison et le fret, comme la contribution au jet; et s'il ne se trouve à bord aucun marchand au moment où le navire n'aura plus assez de fond, le patron, lui troisième, jurera, si on ne l'en croit pas sur parole, que le navire et les marchandises étoient en danger (2).

Art. 9.

Erfordert es die Noth, daß man ein Schiff muß lichten, damit es über Grund kommen, und desto besser in den Haven möge gebracht werden; da dann ein Theil der Güter in das Boot oder den Nachen gelöschet würden, und damit versüncken und umkämen; den Schaden muß man rechnen über Schiff, Gut und Fracht. Bliebe aber hernach das Schiff mit den Gütern; den Schaden darf man von denen Gütern, die in dem Boote enthalten, nicht mit gelden.

Art. 9.

Si le besoin d'alléger le navire pour le tenir à flot, afin de mieux entrer dans le port, oblige de mettre les marchandises dont on l'allégeroit dans des canots, et si elles périssent par suite de ce transbordement, le dommage sera supporté par le navire, la cargaison et le fret. Si le navire lui-même périt avec les marchandises, la perte n'en sera point supportée par les objets transbordés dans les canots (3).

Art. 10.

Wenn ein Schiff, vorstehender Noth halber, vor ein Land käme, da es haven müste, und daselbst unbekannt wäre, so daß es einen Piloten bedürfte; was das kostet, soll gelden Schiff, Gut und Fracht, als von geworffenem Gute verordnet ist.

Art. 10.

Si un navire forcé, dans un danger imminent, d'entrer dans un port étranger, a besoin d'un pilote-côtier, les frais en seront supportés par le navire, la cargaison et le fret (4).

(1) Cet article remplace l'article 38 du statut de 1497, qui, en effet, supposoit, comme l'article 27 du droit de 1270, un cas bien rare, celui où le jet ne seroit que d'un demi-laste.
(2) Cet article reproduit l'article 39 du statut de 1497.
(3) Cet article reproduit l'article 40 du statut de 1497, en ajoutant que le fret contribuera.
(4) Cet article reproduit l'article 41 du statut de 1497, en ajoutant que le fret contribuera.

TITVLVS XVII.

Von Schiffbruch und schiffbrüchigen Gütern.

ARTICULUS 1.

Wenn ein Schiff zerbricht; soll der Schiffer zuförderst retten und bergen das Volck, darnächst das gerede Gut. Darnach mag er wol bergen seine Tauen, und was er sonsten mehr kann: und alsdann soll er den Fracht-Leuten das Boot gönnen, da sie es begehren, ihr Gut zu retten. Und das Schiffs-Volck soll schuldig seyn, des Kauffmanns Gut und Schiffs-Geräthschaft retten zu helffen, um ein billig Berg-Lohn: und da sie sich dessen verweigerten; soll der Schiffer ihnen keine Hauer und etwas anders zu geben schuldig seyn.

ART. 2.

Zerbricht ein Schiff, und werden Güter geborgen; davon soll der Schiffer Fracht haben, pro rata des Weges: oder es soll in des Kauffmanns Gefallen stehen, das Gut für die Fracht liegen zu lassen. Was aber nicht geborgen wird, davon ist der Kauffmann Fracht zu geben nicht schuldig.

ART. 3.

Wenn schiffbrüchige Güter geberget werden; so darf man von solchen geretteten Gütern, wegen verlohrnen Schiffs und Güter, keinen Schaden erstatten.

ART. 4.

Geworffene, schiffbrüchige, und See-driftige Güter mag sich niemand anders zueignen, denn derjenige, dem sie zuvor gehöret haben: dagegen keine Sitten, Gesetze, oder Gewohnheiten mögen helffen, die sonst in

TITRE XVII.

Du Naufrage et des biens naufragés.

ARTICLE 1er.

Quand un navire se brise, le patron doit sauver d'abord les personnes qui sont à bord, puis l'argent monnoyé; il pourra ensuite mettre en sûreté les cordages et les autres agrès, et alors il prêtera le canot aux affréteurs, s'ils le demandent, pour sauver les marchandises; les gens de l'équipage seront tenus d'aider au sauvetage des marchandises et des agrès, moyennant une récompense équitable; s'ils refusent leur assistance, le patron ne leur paiera ni loyers ni rien autre chose (1).

ART. 2.

Le patron aura le fret des marchandises sauvées, à raison de la distance parcourue, à moins que l'affréteur ne veuille les lui abandonner pour le fret; mais jamais le patron ne recevra le fret des marchandises qui n'auront pas été sauvées (2).

ART. 3.

Des marchandises provenant d'un naufrage et sauvées ne contribueront pas au remboursement du navire et des marchandises perdus dans le naufrage (3).

ART. 4.

Personne, excepté le propriétaire, ne pourra s'approprier des marchandises jetées, provenant d'un naufrage ou flottant dans la mer; on ne pourra jamais alléguer contre cette disposition des usages, des coutumes ou des lois qui, sous d'autres rapports, ont autorité

(1) Cet article reproduit l'article 42 du statut de 1497.
(2) Cet article reproduit l'article 43 du statut de 1497. On peut rapprocher cet article de l'article 1.er du titre xv.
(3) Cet article reproduit l'article 44 du statut de 1497.

Schiffahrt, oder Handlung zu Wasser, bestehen und gebraucht werden mögen vor Recht.

dans la navigation ou le commerce maritime (1).

ART. 5.

So iemand schiffbrüchig Gut berget, und holet es über Reff, oder in der See; der soll haben den dritten Theil: es wäre denn, daß er es ohne sonderliche Gefahr bey gutem Wetter bergete; so soll er davon, nach Gelegenheit, und Erkenntniß guter Leute, was die Billigkeit erfordert, zu geniessen haben. Wofern es aber iemanden zufällig an des Schiffes Boort getrieben käme, entweder er läge vor Ancker, oder segelte, oder wäre in seiner Fahrt; soll ihm der zwanzigste Pfenning allein davon bezahlet werden.

ART. 5.

Quiconque sauve des marchandises naufragées, en les retirant de la mer ou d'un rocher, en aura le tiers; s'il les a sauvées pendant un temps calme et sans aucun danger, alors il n'en aura que ce que des hommes probes jugeront équitable, selon les circonstances; mais si des marchandises sont portées par les flots auprès d'un navire qui fait voile ou qui est à l'ancre, alors celui qui, profitant de cette occasion, les retire, n'en aura que la vingtième partie (2).

ART. 6.

Wenn iemand den andern ansegelt, oder auf ihn treibet, ohngefehr, und einiger Schaden daher entstehet; den sollen beide Schiffe zur Helfte gleich tragen. Und die Ansegelung, oder Drift, soll man zeugen: und der dem andern Schaden thut, soll schweren, daß es ohne seinen Willen geschehen, und der andere soll schweren, wie groß sein Schaden sey, und was sein Schiff zu repariren gekostet habe.

ART. 6.

Si un navire en aborde un autre, ou est porté contre un autre sans sa faute, le dommage qui en résultera sera supporté également par les deux navires; l'abordage doit être prouvé par des témoins. Celui qui aura causé le dommage affirmera sous serment qu'il l'a fait sans intention, et l'autre affirmera également sous serment quelle est l'étendue du dommage, et combien il a dû débourser pour réparer son navire (3).

ART. 7.

Da etwa zwey Schiffe zusammen kommen, in der See, oder in dem Haven, bey Tage oder bey Nacht, klein oder groß, und das eine an das andere läufft, also daß eines das andere zerbricht und unterdrücket; das Schiff, das oben bleibet, soll dem andern, das untergehet, seinen vollen Schaden wieder erlegen: es wäre denn, daß der Schiffer, der oben blieben ist, schweren wollte mit seinem Steuermanne und Schiffmännern, daß es ohne seinen Willen geschehen; so darf er nur den halben Schaden bessern. Wäre aber der Schaden des gesunckenen Schiffs und

ART. 7.

Lorsque deux navires, grands ou petits, s'abordent en mer ou dans un port, de jour ou de nuit, et qu'ils se touchent de manière que l'un brise l'autre, et que celui-ci coule bas, le navire qui restera à flot devra dédommager complétement les propriétaires du navire coulé et de la cargaison, à moins que le patron du navire qui est resté à flot ne veuille affirmer par serment, avec son contre-maître et ses matelots, que l'événement a eu lieu sans sa faute, auquel cas il ne paiera que la moitié du dommage. Mais si le dédommagement dû au navire et à la cargaison coulés bas excède la valeur du navire qui est resté à flot, de ses agrès et du

(1) Cet article reproduit l'article 45 du statut de 1497.
(2) Cet article reproduit, avec un léger changement de rédaction, l'article 46 du statut de 1497.
(3) Cet article reproduit l'article 47 du statut de 1497.

Güter grösser, als das Schiff, so oben bleibet, mit seiner Zubehörung und Fracht wehrt ist, zu der Zeit, als es den Schaden gethan; so darf der Schiffer und sein Gut ferner keinen Schaden darum leiden: auch darf des Kauffmanns Gut, das mit in dem Schiffe ist, welches den Schaden gethan hat, den Schaden nicht mit gelden.

fret gagné au temps de l'accident, le patron et ses biens ne devront rien supporter au delà; et les marchandises des négocians à bord du navire qui a occasioné le dommage ne devront point contribuer à le réparer (1).

Art. 8.

Wenn aber vorgedachter massen ein Schiff das andere zerbricht, und gleichwol das zerbrochene Schiff nicht untergehet, sondern, zu Errettung des zerbrochenen Schiffs, Güter geworffen werden; so soll das Schiff, welches den Schaden gethan, denselben bessern. Kann aber der Schiffer mit seinem Steuermanne und Schiffmännern schweren, daß der Schaden ohne seinen Willen geschehen; so darf sein Schiff sammt seiner Zubehörung mehr nicht, denn den halben Theil des Schadens, erstatten: auch ist der Schiffer und sein Gut, imgleichen des Kauffmanns Gut, so in dem Schiffe ist, zu dem Schaden zu antworten nicht schuldig.

Ist aber der Schaden des zerbrochenen Schiffs und geworffenen Guts grösser, denn das andere Schiff mit seiner Zubehörung und der Fracht wehrt ist, zu der Zeit, als es den Schaden gethan hat; so soll der Schaden über das zerbrochene Schiff, Fracht, und die darinn salvirten Güter, gerechnet, und wie in anderen geworffenen Gütern gebräuchlich, nach Antheil eines ieden Guts, bezahlet werden.

Art. 8.

Mais si, dans les mêmes circonstances, un navire en brise un autre, et que néanmoins ce dernier ne périsse pas et se sauve en jetant des marchandises, la perte sera supportée par le navire qui aura causé le dommage; cependant si le patron de ce navire veut affirmer sous serment, avec son patron et ses matelots, qu'il n'a pas causé le dommage avec intention, alors son navire avec les agrès ne supportera que la moitié du dommage: ni ce patron, ni ses biens, ni les marchandises, ne contribueront au remboursement de ce dommage.

Mais si l'avarie du navire endommagé et des marchandises jetées surpasse la valeur de celui qui a causé le dommage, de ses agrès, et du fret qu'il avoit gagné à l'époque de l'événement, alors la perte sera répartie entre le navire avarié, son fret et les marchandises sauvées qui s'y trouvoient; et, pour la contribution à la perte, on suivra les dispositions de la contribution pour jet (2).

TITVLVS XVIII.

Von Bodemerey.

Articulus 1.

Es soll kein Schiffer an dem Orte, da die Redere und Schiffs-Freunde gesessen, und gegenwärtig sind, mehr Geld auf Bodemerey

TITRE XVIII.

Du Contrat à la grosse (3).

Article 1er.

Dans le lieu de la résidence des armateurs, s'ils y sont présens, un patron ne pourra emprunter à la grosse que jusqu'à

(1) Cet article reproduit l'article 48 du statut de 1497.
(2) Cet article reproduit, sans changemens notables, l'article 49 du statut de 1497.
(3) Ce titre est en quelque sorte la continuation de ce que contient l'article 32 du titre XIV ci-dessus.

nehmen, als auf sein eigen Part, so er im Schiffe hat. Wer aber, in diesem Falle, dem Schiffer mehr auf Bodemerey austhut, als sein Part sich erstrecket, der mag sich an des Schiffers Person und Gütern allein erholen, und sind die anderen Schiffs-Redere dazu zu antworten nicht schuldig.

concurrence de sa part; celui qui aura prêté à la grosse au patron, au delà de sa part, n'aura son recours que sur la personne et les biens de ce patron, et ne pourra pas invoquer la responsabilité des autres armateurs (1).

ART. 2.

Nimmt ein Schiffer bey den Redern und Schiffs-Freunden, nach Inhalt des vorhergesetzten Artickels, oder auch sonsten ausserhalb Landes, Geld auf Bodemerey; so soll allewege derjenige, welcher die älteste Pfand-Verschreibung beweislich einzuwenden hat, præferiret und vorgezogen werden.

ART. 2.

Lorsqu'un patron emprunte de l'argent à la grosse, à l'étranger ou à la résidence des armateurs, en se conformant aux dispositions de l'article précédent, le prêteur qui produit l'obligation la plus ancienne sera toujours préféré aux autres (2).

ART. 3.

Im Fall aber ein Schiffer, ausserhalb Landes, sein Schiff höher mit Bodemerey beschweren würde, als das Schiff, die Fracht, und Schiffs-Geräthschaft sich erstrecket, und wehrt wäre; sind die Schiffs-Freunde dazu zu antworten nicht schuldig, sondern es mögen diejenigen, so das Geld auf Bodemerey ausgethan, bey dem Schiffer und dessen Gütern, nach Inhalt der Verschreibung, sich ihres Rechts ferner erholen.

ART. 3.

Quand un patron aura emprunté à la grosse à l'étranger, au delà de la valeur du navire, du fret et des agrès, les armateurs ne seront pas responsables pour le surplus; ceux qui auront prêté l'argent à la grosse n'auront leur recours que sur le patron et sur ses biens, selon les dispositions du contrat (3).

ART. 4.

Würde einiger Schiffer vorsetzlich, ohne

ART. 4.

Un patron qui à l'étranger, sans nécessité

(1) Cet article reproduit l'article 56 du recès anséatique de 1591.

(2) Cet article a été corrigé par une ordonnance de 1618; au lieu de älteste, *la plus ancienne,* on y lit jüngste, *la plus récente*. A la suite de l'article ainsi corrigé, l'ordonnance de 1618 ajoute la disposition suivante : Wann aber ein Schiffer, so von hinnen auf Hispanien oder andre abgelegne Örter zu schiffen vorhabens, alhier Geld auf Bodmerey genommen, und dann folgends auf selbiger oder einer andern von Hispanien aus vorgenommenen Reise, ehe und zuvor selbiger Schiffer mit seinem Schiffe alhier wieder angelandet, ferner Geld auf Bodmerey nehmen würde, so sollen demjenigen, so alhier abgedachte Gelder auf Bodmerey gethan, die andern, so hernach, wie obgedacht, selbigem Schiffer auch Gelder auf Bodmerey gethan, woferne derjenige, welcher alhier die Gelder ausgezahlet, an dem Orte, da die Gelder haben erlegt werden sollen, mit Fleiß Anförderung gethan, dieselbe aber nicht wieder erlangen können und deswegen gebührlich protestiret hat, nicht vorgezogen werden, sondern sie neben einander, gleiche Gerechtigkeit und Zutritt haben, jedoch wo ferne das Schiff jedes mahl in dem Stande gewesen daß sothane Gelder hier und anderswo auf Bodmerey zu nehmen, die Nothdurfft erfordert hat. En voici la traduction : *Mais lorsqu'un patron qui veut aller en Espagne ou autres pays lointains aura contracté ici des emprunts à la grosse, et en contractera de nouveaux pendant le même voyage ou pendant un autre qu'il fera en quittant l'Espagne avant de revenir ici avec son navire, dans ce cas les seconds prêteurs ne seront pas préférés à celui qui a prêté ici de l'argent à la grosse, si ce dernier n'a rien négligé pour demander son argent dans le lieu où le remboursement a dû être effectué, et s'il a fait un protêt régulier de non-remboursement; mais les demandes des deux prêteurs seront admises en concurrence, bien entendu toutefois que, tant ici qu'à l'étranger, la nécessité de prendre de l'argent à la grosse a été bien établie.*

(3) Cet article est le développement du principe emprunté par l'article 1.er à l'article 56 du recès anséatique de 1591.

vorhergehende Noth, in fremden Landen, das Schiff mit unziemlichen Bodemereyen beschweren; derselbige soll, wenn er allhier wieder anlanget, für einen unehrlichen Mann gehalten, auch in dieser Stadt und derselben Gebiete nicht geduldet werden.

et par mauvaise volonté, aura chargé le navire d'emprunts à la grosse, sera réputé déshonoré après son retour, et ne sera plus toléré dans cette ville et son territoire (1).

ART. 5.

Thäte iemand einem Schiffer Geld auf Bodemerey, und das Schiff würde genommen, also daß der Schiffer, nach angewandtem möglichen Fleisse, desselbigen Schiffes nicht könnte wiederum mächtig werden; so soll der Schiffer solchen Part, welchen er verbodemet (es sey das gantze Schiff, oder ein Theil desselbigen), demjenigen, so das Geld auf Bodemerey ausgethan, transportiren und überweisen. Im Fall aber bewiesen werden könnte, daß der Schiffer, ohne dringende Noth, das Schiff, oder ein Part, mit Bodemereyen höher beschweret hätte, als das Schiff, oder ein Part, wann es zu bestimmter Have glücklich angelanget, nach erfahrner Schiffleute unparteilicher Erkenntniß, sammt der verdienten Fracht, wehrt wäre gewesen; so soll gegen den Schiffer, wie in vorhergehendem Artickel geordnet, verfahren werden, und der, oder diejenigen, so das Geld ausgethan, nichts desto weniger, aus seinen Gütern sich ihres Nachstandes zu erholen, befugt seyn.

ART. 5.

Lorsqu'un navire affecté à un prêt à la grosse est pris et ne peut être recouvré par le patron, après toutes les démarches possibles, le patron doit transporter et délaisser au prêteur à la grosse la part affectée à ce prêt, soit que le navire ait été affecté en entier, soit qu'il ne l'ait été qu'en partie seulement; mais lorsqu'on peut prouver que le patron a sans nécessité affecté le navire, ou une part dans le navire, à un prêt à la grosse plus considérable que ce que le navire ou la part auroit pu valoir avec le fret après être arrivé à bon port, au dire impartial de mariniers experts, on procédera contre le patron selon les dispositions de l'article précédent, et celui ou ceux qui auront prêté l'argent pourront réclamer le surplus sur la fortune privée du patron (2).

ART. 6.

Von Bodemerey-Gelde ist man nicht schuldig eine Haverey zu bezahlen.

ART. 6.

Les prêts à la grosse ne contribueront point à l'avarie.

ART. 7.

Es mag ein Schiffer, so gebodemet hat, seine Reise wol kürtzen, aber, ohne Consens und Vorwissen desjenigen, so ihm Geld auf Bodemerey gethan, nicht verlängern.

ART. 7.

Un patron qui a emprunté de l'argent à la grosse peut bien raccourcir son voyage, mais il ne peut pas l'alonger sans la volonté et la permission du prêteur à la grosse.

(1) Cet article reproduit l'article 55 du recès anséatique de 1591.
(2) Cet article et les deux suivans ne se trouvent dans aucune des lois antérieures.

TITVLVS XIX.

Vom See-Raube.

Articulus 1.

Würde mit etlichen See-Räubern Composition oder ein Vertrag gemachet, und, mit genanntem übergegebenen Gute, das Schiff und andere Güter von den See-Räubern entfreyet; den Schaden soll man theilen, zu bezahlen von Schiff und Gut, wie oben von geworffenen Gütern gemeldet. Da aber etliche Güter von den See-Räubern gewaltiglich, ohne vorhergehenden Vertrag, entfrembdet würden; den Schaden dürfen die behaltenen Güter, wie auch der Schiffer, wegen des Schiffes, nicht mit tragen, noch erstatten.

Art. 2.

Bringet iemand Gut über See und Sand, und dasselbige wird, als gestohlen oder geraubet Gut, angesprochen; so ist derjenige, welcher das Gut gebracht näher dasselbe zu behalten, als iemand ihm das abzugewinnen: iedoch so er beweisen kann, mit zweenen ehrlichen Leuten, oder mit seinem Wirthe, oder auch durch schriftliche Urkunde der Stadt, darin er das Gut gekaufft, daß er dasselbe redlich an sich gebracht hat.

Art. 3.

Alles Gut, welches über See und Sand anhero gekommen, und allhier Jahr und Tag ohne Anspruch gewesen, und solches mit zweenen glaubwürdigen Zeugen bewiesen werden kann, ist ein ieder, ohngeachtet ob es für gestohlen oder geraubet angesprochen wird, näher zu behalten, als ihm das iemand abzugewinnen: iedoch soferne derjenige binnen Landes gewesen, welcher den Anspruch thut.

TITRE XIX.

De la Piraterie.

Article 1er.

Lorsqu'on parvient à faire une composition ou un arrangement avec des pirates, de manière que l'on retire de leurs mains le navire et les marchandises, en leur abandonnant quelques marchandises désignées, la perte est supportée par le navire et les marchandises, selon les dispositions sur le jet; mais lorsque les pirates prennent de force quelques marchandises seulement, sans convention préalable, la perte n'est supportée ni par les marchandises sauvées ni par le patron pour le navire (1).

Art. 2.

Lorsque quelqu'un réclame des marchandises importées ici par mer ou par terre de l'étranger, comme volées ou enlevées, la défense aura le privilége sur la réclamation. Toutefois le possesseur actuel sera tenu de prouver par le témoignage de deux personnes honorables, ou de son hôte, ou par des attestations données dans la ville où il a acheté les marchandises, qu'il les a acquises sans fraude (2).

Art. 3.

Lorsque des marchandises qui ont été importées ici de l'étranger par mer ou par terre, et qui ont été ici pendant un an et un jour sans qu'on les ait réclamées (ce qui doit être prouvé par deux témoins respectables), sont réclamées comme volées ou enlevées, le possesseur actuel doit avoir la préférence sur le réclamant, si ce dernier a résidé ici pendant ce délai.

(1) Cet article reproduit l'article 50 du statut de 1497.

(2) Cet article et le suivant sont reproduits du statut de 1497, article 11, titre VI, et du statut de 1292, article 7, titre V. On ne les trouve pas parmi les extraits de ces codes que j'ai recueillis, parce qu'ils ne font pas partie des titres consacrés au droit maritime, auquel ils sont en effet presque étrangers; mais ils sont parmi les extraits des codes de Lubeck, auxquels le statut de 1497 les avoit empruntés.

CHAPITRE XXI.

Droit maritime de Lubeck.

JUSQU'À l'époque où les conquêtes des princes saxons, ayant détruit les peuples qui habitoient les bords méridionaux de la Baltique, donnèrent lieu à la fondation d'un grand nombre de villes qui ont formé dans la suite la ligue anséatique, ces pays avoient un commerce maritime assez actif.

Ce commerce, circonscrit aux bords de la Baltique, et souvent troublé par la piraterie, ou plutôt par un état habituel de guerre, étoit nécessairement soumis à quelques règles ou du moins à quelques usages, dont j'espère qu'il me sera possible d'indiquer les traces lorsque, dans le chapitre XXIII, destiné à traiter de l'ancien commerce de la Russie, je parlerai des rapports de ces peuples avec Nowogorod.

Les colonies allemandes qui remplacèrent les villes Wendes au XII.e siècle conservèrent sans doute ce droit maritime, quoique imparfait et purement local; dans la suite, éclairées par l'expérience, elles y substituèrent des usages plus complets et plus généraux qu'on va trouver principalement dans les statuts de Lubeck dont j'ai à rendre compte. Ces usages reçurent des développemens à mesure des besoins nouveaux et de l'extension de la navigation anséatique, dans les recès qui ont fait l'objet du chapitre XIV.

Les auteurs les plus recommandables ont fait l'éloge des lois maritimes de Lubeck; ils attribuent à cette ville la gloire d'avoir fourni des modèles de législation à la Livonie, à la Poméranie, au Mecklenbourg, au Holstein et à la Basse-Saxe (1). Ils ajoutent que dans tous les cas où des lois positives des états voisins ne décidoient point une question contentieuse, on recouroit au droit de Lubeck comme à la raison écrite; et nous verrons bientôt qu'il n'y a rien d'exagéré dans ce qu'ils ont dit à ce sujet.

Il paroit que Lubeck, fondée par Adolphe d'Holstein en 1140, ne tarda point à obtenir de son souverain, Henri dit le Lion, la concession ou plutôt l'approbation et la confirmation d'un statut qui devint la base de ceux qu'elle rédigea ultérieurement lorsqu'elle eut obtenu l'autonomie. La date de cette concession paroît être de 1158; au moins c'est celle qu'indiquoient les magistrats lorsqu'ils communiquoient leur législation à d'autres villes. L'empereur Frédéric Barberousse garantit aux habitans de Lubeck et le maintien de

(1) Coring. *De origin. jur. Germ.* lib. XXVIII. — Sibrand, *Jus publ. Lubec.* sect. X. — Mævius, *Ad jus Lubecense præfat.* — Westphal, *Monumenta inedita*, tom. I.er, præf. pag. 117; tom. III, col. 619 *et seqq.*; tom. IV, col. 3203. — Loccenius, *De jure marit.* lib. III, cap. IV, n. 3; cap. VI, n. 4.

leurs lois et le droit de les réformer, par un diplôme de 1188, que Frédéric II renouvela en 1226 (1).

Il est assez probable que le droit civil qui forma les bases du code concédé à Lubeck en 1158 fut en grande partie emprunté à Soest, ville de Westphalie qui, quoique située dans les terres, faisoit déjà un commerce assez considérable. Mais il n'étoit pas possible que le statut de Soest fournît des dispositions pour le droit maritime. C'est donc à une autre source qu'il faut chercher l'origine de celui qui se trouve dans les codes de Lubeck, et je crois n'avoir rien hasardé en avançant, page 315, que les premiers élémens de ce droit se composèrent des usages suivis depuis longtemps par les navigateurs des villes Wendes. Il n'y eut point en effet, à proprement parler, d'intervalle entre la destruction de ces villes et la formation de celles de la Basse-Saxe, notamment de Lubeck. On voit dans le statut de 1158 que le sénat de cette ville, qui en général étoit composé des commerçans les plus riches, en contenoit un quart appartenant aux anciennes villes Wendes : deux des bourgmestres étoient l'un de Julin, l'autre de Rugen. Si le droit civil saxon ou allemand prévalut en tout ce qui tenoit à l'organisation municipale, aux droits de famille, aux affaires purement civiles, il ne fut pas moins naturel d'emprunter aux Wendes leur droit maritime (2).

Il faut même le reconnoître, cet emprunt ne fut que de tradition. Les dispositions relatives à la navigation qui se trouvent dans la première rédaction du statut de Lubeck sont si peu nombreuses que, sous peine de supposer que Lubeck put hériter du commerce des villes Wendes, et faire ce commerce sans lois ni règles, ce qui seroit absurde, il faut croire que provisoirement, et jusqu'à l'époque où elle inséra des dispositions de droit maritime assez développées dans ses statuts, elle fut régie par les coutumes des anciens navigateurs dont elle occupoit le territoire et continuoit le commerce. En effet, des deux éditions que j'ai été à portée de connoître du plus ancien statut de Lubeck, l'une qui est due à Westphal, *Monumenta inedita,* t. III, col. 619, l'autre à Dreyer, Vermischte Abhandlungen, t. I.er, pag. 441 et suiv., la première ne contient qu'un seul article sur le droit maritime, la seconde en contient un de plus.

Mais les magistrats de Lubeck ne tardèrent pas à profiter de la faculté qui leur avoit été accordée en 1188 de réviser et de compléter leur législation. Une nouvelle rédaction, faite en langue latine, paroît avoir été communiquée à la ville de Kiel en 1232, et à Oldenbourg en 1235 (3); mais elle

(1) Arnold, *Chronic. Lubec.* lib. II, cap. XXXV, § 8. — Westphal, *Monumenta inedita*, tom. III, præf. page 116.

(2) Cette distinction entre le droit civil et le droit maritime est, ce me semble, le véritable moyen de concilier les opinions de ceux qui croient que le droit de Lubeck fut emprunté aux Wendes, et de ceux qui ont exprimé une opinion contraire; voir Westphal, *Monumenta inedita,* tom. I.er, præf. pag. 117 et suiv. Chacune des deux opinions est vraie, selon qu'il s'agit du droit maritime ou du droit civil.

(3) Westphal, *Monumenta inedita*, tom. II, col. 1586; tom. III, præf. pag. 115, et tom. IV, col. 3203.

n'existe plus. Westphal en a publié un texte plat-allemand (1), auquel il donne la date de 1240. La rédaction de ce code doit par conséquent être des premières années du XIII.e siècle. Je le daterai, dans mes citations, de l'année 1240 pour me conformer à l'usage. Il contient treize articles de droit maritime, lesquels sont les 42, 60, 84, 88, 97, 106, 131, 132, 137, 146, 152, 216 et 226. Mais au moyen de ce que l'article 106 et l'article 132 sont la répétition littérale l'un de l'autre et forment un double emploi, ce code ne contient réellement que douze articles sur le droit maritime, dans lesquels sont reproduits les deux qui étoient déjà en latin dans les codes plus anciens.

Il est probable que les copies, en se multipliant, présentèrent des altérations. En 1294, le chancelier Albert de Bardewik en fit faire une pour l'usage public, qui paroît être encore inédite dans les archives de Lubeck (2). D'après les renseignemens que je dois à l'obligeance de MM. Hach père et fils, cette copie, au moins en ce qui concerne le droit maritime, ne diffère point de l'édition donnée par Westphal; et c'est aussi ce qu'assure Lange, *Brevis introductio,* &c., page 66.

Hambourg et Lubeck s'étant associées vers le milieu du XIII.e siècle pour le commerce de la Flandre, cette dernière ville adopta avec quelques modifications et quelques additions, la série d'articles de droit maritime pour les comptoirs de ce pays, dont j'ai donné le texte, pages 337 et suiv. Le document qui contient cette rédaction a été recueilli par Albert de Bardewik, et porte la date de 1299. Il paroît avoir été une sorte de hors-d'œuvre dans la législation civile de Lubeck. Dreyer, qui l'a publié à la suite de son ouvrage, *De inhumano jure naufragii*, assure dans son introduction à la connoissance des lois de Lubeck, page 446, que ce droit étoit intitulé : *Jus maritimum Lubecense in usus Osterlingorum, descriptum anno* 1299. Si tel est réellement le titre dans le manuscrit, on a la preuve positive qu'il n'étoit qu'une partie accidentelle de la législation de Lubeck, et spécial pour les comptoirs de Flandre.

En continuant l'exposé de ce que j'ai pu apprendre sur les anciens codes de cette ville, je trouve la rédaction faite en 1348 attribuée par Westphal (3) et par Lange (4) au consul Tideman Gustrow. D'après les renseignemens que je dois à MM. Hach, elle a un caractère officiel. Le texte en est inédit, et il paroît par les extraits que ces deux savans m'ont procurés qu'il en existe aux archives de Lubeck deux copies, qui diffèrent entre elles par l'ordre des numéros d'articles. Ceux qui sont relatifs au droit maritime sont au nombre de onze, savoir : 158 dans un des manuscrits et 92 dans l'autre, 159 [94], 170 [93], 171, 172 [87], 173 [89], 174 [90], 175 [91],

(1) *Monumenta inedita*, t. III, col. 639 *et seqq.*
(2) *Monumenta inedita*, t. III, præf. pag. 118, not. *f*, et col. 639 *et seqq.*
(3) *Monumenta inedita*, t. III, col. 639, not. *a*.
(4) *Brevis Introductio in notitiam*, &c., pag 66.

176 [100], 177 [86], 178 [88]. Mais tous se trouvent dans le code de 1240. Ainsi la copie des articles de ce code de 1348, que MM. Hach ont eu la complaisance de m'envoyer, ne me servira qu'à présenter des variantes ou à rectifier le texte imprimé dont j'ai fait usage.

Depuis 1348 jusqu'en 1582 il ne paroît pas que la ville de Lubeck ait révisé sa législation civile d'une manière officielle; mais l'imprimerie n'étoit pas encore connue, et les copies de la rédaction de 1348 qui, comme on l'a vu, étoit la plus authentique, reçurent en se multipliant un très-grand nombre d'intercalations et d'additions. Les manuscrits de tous ces codes sont nombreux, et quoique Westphal en ait cité beaucoup, pages 115 et suiv de la préface du tome III de sa savante collection, il est probable qu'on pourroit en trouver beaucoup d'autres.

Brokes, dans la préface de son ouvrage, intitulé *Observationes juris forensis*, assure qu'une de ces copies non officielles a été imprimée en 1509, mais je n'ai pu m'en procurer un exemplaire. Il en a publié trois autres à la suite de l'ouvrage que je viens de citer.

Le premier dans l'ordre de publication a été écrit en 1538; il paroît n'être qu'une copie défectueuse du code publié par Westphal, sous la date de 1240; et même il n'en contient pas tous les articles.

Le second et le troisième code ont plus de rapports avec celui de 1348; cependant, en ce qui concerne le droit maritime, on y trouve des dispositions, la plupart conformes aux recès de la ligue anséatique, qui ne sont point dans les manuscrits de la rédaction de 1348. J'ai lieu de croire, d'après les renseignemens que m'ont communiqués MM. Hach, qu'il existe aux archives de Lubeck des copies plus exactes que celles dont Brokes a fait usage. Mais ces savans ne m'ont point envoyé les articles de droit maritime qu'elles contiennent, et même leurs notes me laissent entendre que les meilleurs manuscrits ne diffèrent point, sous ce rapport, des textes publiés par Brokes.

Rien ne prouve à quelle époque les manuscrits de ce que Brokes appelle deuxième et troisième code ont été copiés, et à plus forte raison quand ont été rédigés les articles sur le droit maritime qu'ils contiennent, et qui ne se trouvent point dans le code de 1348. Cependant il est permis d'assurer que ces articles n'ont pu être composés qu'après 1418. En voici la preuve. L'article 129 du deuxième code, formant l'article 295 du troisième, est une copie de l'article 2 du recès anséatique de 1417. Cet article est lui-même une reproduction de l'article 1.er du recès de 1412, toutefois avec une addition que j'ai fait remarquer, tome II, page 463, note 3. Or, dans les deux codes publiés par Brokes, la rédaction est conforme au recès de 1417, et par conséquent plus étendue que celle du recès de 1412.

L'article 139 du deuxième code, formant l'article 305 du troisième, est conforme à l'article 11 du recès de la ligue de 1447, lequel a prononcé pour la première fois la peine de marque contre les matelots qui refusent d'aider



le patron, peine qu'on ne trouve pas dans les articles 2 du recès de 1412 et 12 de celui de 1418. Il est donc naturel d'en conclure que le deuxième et le troisième code publiés par Brokes constatent une législation postérieure à 1418. On pourroit même croire que ces rédactions sont postérieures à 1447; mais si l'on veut que Lubeck ait fait l'article que j'ai cité avant la ligue anséatique, qui le lui auroit emprunté, chose très-probable, au moins faut-il en conclure qu'il n'est pas possible de se reporter au delà de 1418. J'en donnerai d'autres preuves dans les notes.

D'un autre côté, le deuxième code publié par Brokes, articles 136 et 137, et le troisième, article 303, traitent de l'hivernage des navires. L'article 8 du recès anséatique de 1447, en copiant les articles 9 du recès de 1417 et 10 de celui de 1418, y a fait une addition assez étendue : on ne voit pas cette addition dans les deux textes de Brokes; il est donc assez probable que l'original dont ils sont des copies a été rédigé antérieurement à 1447.

Un seul doute sembleroit résulter de l'article 141 du deuxième code, formant l'article 307 du troisième, qui se réfère évidemment à l'article 15 du recès de 1447, relatif à la prohibition de sociétés avec les étrangers. Mais ce recès de 1447 reproduisoit plusieurs recès antérieurs, dont l'un de 1426, cités dans la compilation de Domann, n.° 71; ainsi l'objection manqueroit de base.

N'ayant aucun moyen de vérifier personnellement les manuscrits dont Brokes a fait usage, ni les autres du même genre qui existent à Lubeck, je ne puis offrir d'autres conjectures.

Celles qu'on pourroit tirer de la vétusté plus ou moins grande de l'orthographe ne sont pas possibles à un homme étranger au pays et à la langue; peut-être même ne seroient-elles pas faciles aux savans locaux. Les statuts de Lubeck ont été très-souvent et à diverses époques communiqués à d'autres villes, qui en admiroient la sagesse et se faisoient une sorte d'honneur de les adopter; probablement lorsqu'on les recopioit, ou librement pour en faciliter la circulation, ou officiellement pour les communiquer à des villes voisines, on avoit égard aux changemens que l'usage et le temps avoient introduits dans la langue ou dans l'orthographe. Ces mutations étoient d'autant plus rapides que la civilisation s'étendoit davantage, et que la langue s'épuroit, se perfectionnoit ou changeoit par une cause quelconque. N'est-ce pas ce que l'expérience nous apprend avoir eu lieu en tout temps et en tout pays? Nous-mêmes aujourd'hui réimprimons-nous les œuvres de Boileau, de Racine, de Pascal, de Bossuet, des hommes qui ont, en quelque manière, fixé la langue française, avec l'orthographe dont ils faisoient usage?

Les codes publiés par Brokes, notamment le deuxième et le troisième, contiennent, comme je l'ai dit, un assez grand nombre d'articles relatifs au droit maritime. Plusieurs sont déjà dans le code de 1240, je n'ai pas dû les reproduire; je me suis borné seulement à les comparer, pour en extraire et en

indiquer les variantes. Quant aux articles qui ne sont point dans ce code, encore bien que je ne leur reconnoisse pas, au moins jusqu'à nouvelles preuves, de caractère officiel, je crois devoir les recueillir.

La ville de Lubeck rédigea aussi en 1530 une ordonnance spéciale sur le droit maritime qui, ayant été adoptée par la ligue, fait partie des recès de cette corporation, que j'ai recueillis chapitre XIV. Mais il paroît qu'en 1542 le sénat de Lubeck rédigea de nouveau et promulgua dans cette ville la même ordonnance avec des additions. Je la publierai donc d'après le journal que j'ai indiqué, tome II, page 488.

Enfin le désir de remédier aux inconvéniens qui résultoient de la circulation de copies du recueil des lois civiles, différentes entre elles et sans authenticité, décida en 1582 le sénat de Lubeck à charger trois commissaires d'en faire une rédaction officielle. Ce travail, promulgué en 1586, est divisé en six livres; le dernier est relatif au droit maritime. On trouve néanmoins dans l'article 6 du titre IV du livre III une disposition relative à la mise en gage des navires, dans le titre XIII du même livre une disposition sur les navires communs, et dans l'article 7 du titre I.er du livre IV une mesure relative aux vols d'objets chargés sur des navires.

Les dispositions de ce code, qui est encore en vigueur, ont été en général puisées dans les anciennes rédactions; mais, soit défaut de critique et de science suffisante de la part des rédacteurs, soit qu'ils n'eussent pas recueilli autant de copies qu'il leur étoit possible de s'en procurer, ou qu'ils aient eu sous les yeux des textes inexacts, leur travail n'a point acquis la perfection désirable. MM. Hach m'ont assuré que les anciens codes sont d'une très-grande utilité pour connoître le sens du nouveau, qui ne les a pas toujours traduits en haut-allemand d'une manière bien exacte.

Quoique presque tous les articles du titre VI du statut de 1586 aient été empruntés aux codes dont j'ai rendu compte et dont je donnerai des extraits, comme ils n'ont pas été copiés *de verbo ad verbum*, et que d'ailleurs ils sont rédigés en haut-allemand, je donnerai le texte entier de ce titre, préférant quelques doubles emplois, à l'inconvénient de ne pas communiquer au public tout ce que j'ai pu réunir.

J'ai indiqué les sources dans lesquelles j'avois puisé les textes de lois maritimes de Lubeck antérieures au code officiel de 1586. Quant à ce dernier, je me servirai d'éditions imprimées en 1613 et en 1829, dont le texte m'a paru préférable à celui qu'Engelbrecht a donné dans son *Corpus juris nautici*.

Mevius, auteur d'un très-savant commentaire latin sur les cinq premiers livres du code de 1586, n'a pas même imprimé le texte du livre VI. Il en donne pour motif que le droit maritime contenu dans ce livre a été remplacé par le recès anséatique de 1614.

Quoique je doive supposer que Mevius avoit été à même de vérifier le fait qu'il avance, je suis porté à douter de son assertion. Elle est démentie par

Lange, qui dans son ouvrage, intitulé *Brevis introductio ad jus maritimum*, page 68, assure que le livre VI a continué d'être en vigueur, et témoigne le regret que Mevius n'en ait pas fait le commentaire.

Lange ajoute que le droit maritime de Lubeck a été emprunté au droit de Wisby. S'il entendoit par là le droit statutaire connu sous le nom de Stadtlagh, que j'ai publié, pages 114 et suiv., il n'y auroit rien d'invraisemblable, ce statut ayant reçu sa dernière promulgation dans les premières années du XIV.ᵉ siècle, et étant certainement plus ancien, comme je l'ai prouvé.

Mais Lange a entendu par droit de Wisby, la compilation qui porte ce nom, que j'ai publiée, tome I.ᵉʳ, pages 463 et suiv. Or, je crois avoir prouvé que cette compilation est assez récente.

Sans doute, si le premier code de Lubeck, dans lequel on trouve du droit maritime, étoit celui de 1586, il seroit naturel de croire que les articles qu'il renferme et qui se trouvent aussi littéralement dans la compilation de Wisby, ont été empruntés à cette dernière, imprimée dès 1505, et dont il existoit antérieurement beaucoup de copies à Lubeck. Mais les articles de droit maritime du code de 1586 sont puisés dans les codes de 1240, 1348, et dans ceux que Brokes a publiés, dont on a vu que la rédaction ne pouvoit être postérieure à 1447.

Du reste, je suis loin de méconnoître que la compilation de Wisby ait dû avoir à Lubeck l'autorité de droit subsidiaire : le fait qu'on trouve dans les archives des manuscrits partiels, d'autres complets de cette compilation, et qu'on l'a plusieurs fois imprimée dans cette ville, ainsi que je l'ai dit, tome I.ᵉʳ, pages 367 et 450, me paroît en donner la preuve incontestable.

Depuis la rédaction du statut de 1586 il a été fait à Lubeck, en 1655, une ordonnance sur la manière de juger les contestations maritimes. Le texte en est dans Marquard, *De jure maritimo,* tom. II, pag. 704. Lange, page 69, regrette qu'elle soit tombée en désuétude, et atteste que ces sortes de contestations suivent la voie des juridictions ordinaires.

Le même auteur parle d'une série de quarante-huit articles sur la police des matelots, qu'il considère comme une sorte de réglement arrêté par la corporation des armateurs. Je partage son opinion en cela; mais je ne crois pas, avec lui, que ce document soit propre à Lubeck. Il me paroît avoir été fait pour la navigation en général, sans qu'on sache où il a été rédigé. Je m'en suis procuré récemment un exemplaire, et je le publierai dans les additions que mes deux premiers volumes pourront recevoir, parce qu'il présente quelques notions assez utiles sur les mœurs du temps.

On ne trouve dans les codes de Lubeck, même dans le code officiel de 1586, aucune disposition sur les assurances. La réflexion que j'ai faite à ce sujet, en traitant de la législation maritime de Hambourg, s'applique à Lubeck. Je dois même ajouter que cette dernière ville a adopté l'ordonnance de Hambourg de 1731 sur cet objet.

Ce n'est qu'historiquement que je peux parler d'une déclaration du sénat sur la validité du contrat à la grosse, d'après le droit de Lubeck, citée par Dreyer, dans son *Introduction*, &c., page 446, et d'une autre de la même autorité adressée au sénat de Stettin en 1672, sur la compétence de la juridiction maritime, citée par le même auteur, page 448. Je ne pense pas qu'on puisse considérer ces actes comme des lois dont le texte doive être recueilli.

Ce que je viens de dire sur le droit maritime de Lubeck peut être considéré comme suffisant pour faire connoître celui du Mecklenbourg. Ce pays se présente le premier après le territoire de Lubeck, dans l'ordre géographique que j'ai adopté. Il s'appropria le droit de Lubeck en 1251 ; et les villes de Rostock et de Wismar, qui sont, à vrai dire, les seules maritimes du Mecklenbourg, furent autorisées par leurs souverains à l'adopter particulièrement, la première en 1218 et 1252 (1), la seconde en 1266 (2).

Ces villes après leur admission dans la ligue anséatique en suivirent le droit maritime (3). Depuis, Wismar ayant été assujettie à la Suède, le droit de ce royaume dut y être observé; et c'est sans doute pour cette ville et pour d'autres ports où l'on parloit la langue allemande, que le code de 1667, dont j'ai donné le texte, pages 134 et suiv., a été traduit en cette langue; l'exemplaire que j'en possède a été imprimé à Wismar en 1670.

Mais les villes maritimes du Mecklenbourg que je viens de désigner n'étoient pas indépendantes; elles n'avoient donc pu, de leur autorité propre, abolir, même dans leur territoire, les anciennes coutumes qui frappoient de confiscation les choses naufragées. Au moins il est constant qu'à des époques fort anciennes les souverains de ce pays en exemptèrent les navigateurs étrangers par des priviléges. Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, pages 202 et suivantes, cite ceux de 1224, 1267, 1286, 1337, 1351, en faveur de Lubeck. On peut aussi consulter à ce sujet l'ouvrage de Schuback, *De jure littoris*, pages 125 et suivantes.

On voit, par ce que je viens de dire sur le Mecklenbourg, par quels motifs le chapitre suivant traitera immédiatement du droit maritime de la Prusse.

(1) Westphal, *Monumenta inedita*, tom. I, præf. pag. 117.
(2) Westphal, *Monumenta inedita*, tom. I, præf. pag. 117, col. 511 ; t. III, col. 990 ; tom. IV, col. 203.
(3) Westphal, *Monumenta inedita*, tom. I, col. 2050.

EXTRAITS

DES CODES ET LOIS DE LUBECK

RELATIFS AU DROIT MARITIME.

EXTRAIT DU CODE DE 1158 (1).

De Dromone (2).

Si quis promptuarium vel navim alterius acceperit et in Travenam cum eo perrexerit, si dominus navis vult prosequi, ille qui accepit solvet ei Hûre (3), sed si vult conqueri quatuor solidos componet.

Notandum (4) quod quandocumque aliqua bona projiciuntur propter necessitatem auræ vel aliter qualitercunque, navis ipsa et omnes indifferenter qui in ea sunt debent illa bona projecta solvere secundum marctal (5).

EXTRAIT DU CODE DE 1240.

XLII. De mit des anderen prame varet sunder sin vulbôrt.	XLII. *De celui qui s'empare de la barque d'un autre* (6).
So we enes anderen mannes pram ne-	Celui qui prendra la barque d'un autre

(1) Des deux articles que je place sous ce titre, un seul est dans le texte publié par Westphal, *Monumenta inedita*, tom. III, col. 626; le second n'est que dans le code communiqué à Dantzick, dont je parlerai dans la note suivante.

(2) Cet article, le seul sur le droit maritime qui se trouve dans le code de 1158 publié par Westphal, y porte le n° 57; il est le 44.e dans une copie du droit de Lubeck communiquée à Dantzick, et publiée par Dreyer, Sammlung vermischter Abhandlungen, &c., tom. I, page 456.

(3) Le texte latin admet ici un mot plat-allemand qui signifie *loyer;* voir le dictionnaire brémois, *h. voc.*

(4) Cet article n'est point dans l'édition que Westphal a donnée du code de 1158. Il se trouve, avec quelques autres articles qui n'ont pas de rubrique, à la fin de la copie envoyée en 1266 à Dantzick. Je suis porté à croire néanmoins qu'il faisoit partie de la rédaction de 1158, et qu'il n'a été omis par Westphal que parce qu'il n'avoit pas un manuscrit complet. Au surplus, il est très-probablement antérieur à 1240, et la place que je lui assigne n'a pas d'inconvéniens.

(5) Le texte latin emploie ici un mot plat-allemand qui signifie *pro rata;* voir le vocabulaire de Brokes, à la fin de ses *Observationes forenses.*

(6) La première partie de cet article reproduit le 57.e du code de 1158 publié par Westphal, et le 44.e de celui que Dreyer a publié. Il forme le 43.e dans le premier des manuscrits publiés par Brokes, le 125.e dans le second, le 292.e dans le troisième. Il porte le n.o 100 dans un des manuscrits du code de 1348 et le n.o 176 dans l'autre. Il a été inséré dans la compilation de Wisby, où il forme l'article 9 [8].

met ſunder ſine witſcap, unde in de (1) Travene mede varet, wil de dat vörderen, des de pram ſin is, de andere ſcal eme hure gheven; unde wil he it klaghen, he ſcal it eme beteren mit veer ſchillingen. It ne dô vúr not óder ander echt not (2).

sans sa permission, et qui s'en servira sur la Trave, sera tenu, si le propriétaire l'exige, de lui en payer un loyer, et en outre huit schellings d'indemnité, à moins qu'il n'y ait été contraint par incendie ou par toute autre force majeure.

LX. Van Erve.

So war lude to ſamen hebbet erve, und dregét ſe nicht over en ſo welcker van deme anderen wil ſcheden, de ſchal dat erve ſetten up penninge (4), und ſchal jenen laten keſen, de ſine kumpane ſint an deme erve (5), alſo dat ſe nemen dat erve oder de penninge. Mer de dar heft den kore (6), de ſcal keſen binnen achte dagen, unde de penninge ſchal men geven (7) binnen ver weken. Liker wis is it, dar lude ſcepe ſamen hebbet.

LX. *Des successions* (3).

Lorsque des gens posséderont des biens fonciers et héréditaires en commun, et qu'ils ne pourront tomber d'accord, celui qui voudra se séparer de l'autre devra estimer le bien à une somme d'argent, et laisser le choix à celui auquel l'héritage appartient en commun; celui-ci devra choisir entre l'héritage et la somme d'argent: celui auquel le choix appartient devra le manifester dans les huit jours, et l'argent doit être compté dans les quatre semaines; il en est de même lorsque des gens possèdent un navire en commun.

LXXXIV. Van tuge in ſchepes richte.

So we umme ſchult to vorderende, oder umme ene andere ſake kumt an (9) en ſchip unde klage vort vor deme ſchip-herren, unde vor den luden, de in deme ſchepe ſint, unde richtet de ſchipherre mit den luden deme klegere na ſchepes rechte umme ſchult (10), oder umme andere ſake, de gene de deſe ſchult oder deſe ſake vorderet, de ne is nicht plichtig jenege túghe anders (11) vor to bringende, mer he ſchal neten tughendes der beſten, de

LXXXIV. *De la manière de réclamer des dettes dues par des marins* (8).

Si quelqu'un vient former une demande contre quelqu'un de l'équipage, devant le patron et les gens qui se trouvent à bord, à raison d'une dette ou pour toute autre cause, le patron et les gens de l'équipage statueront suivant le droit maritime.

Celui qui vient former sa demande à raison d'une dette ou pour toute autre cause n'est pas tenu d'amener des témoins; mais il pourra se prévaloir du témoignage de ceux qui lui conviendront le mieux dans le navire.

(1) Les deux manuscrits du code de 1348 et le III.e publié par Brokes portent in der *in Travena;* tous les autres in de *in Travenam:* c'est aussi la leçon des textes latins.

(2) Les codes II et III de Brokes, et l'un des manuscrits du code de 1348, portent des do eme not edder nicht, *qu'il y soit contraint par force majeure ou non*. Je crois le texte de Westphal plus exact.

(3) Cet article est le 61.e dans le 1.er code publié par Brokes, le 88.e dans le II.e, le 122.e dans le III.e Une note de M. Hach père me l'a indiqué comme le 17.e du code de 1348; mais monsieur son fils ne m'en a pas envoyé copie. La même disposition est dans l'article 26 du statut de 1299. Elle paroît empruntée au chapitre II de la section X du Grágás d'Islande; voir ci-dessus, page 62.

(4) On lit dans le code 1.er de Brokes, uppe gelt; et dans le III.e, um eime ſumma Peninge.

(5) Les codes II et III de Brokes portent, den deme dat erve mede höret

(6) Les codes II et III de Brokes portent, wente de Kör is ſin unde he, *car le choix lui appartient et il devra choisir.*

(7) Les codes II et III de Brokes portent, ſchal me eme bereden, *doit lui être compté;* le 1.er, unde dat gelt dar vor dat ſchal men uthgheven.

(8) Cet article est le 85.e dans le 1.er code, le 113.e dans le II.e et le 278.e dans le III.e code publié par Brokes. Il est le 177.e [86] dans le code de 1348; il forme l'article 10 [9] de la compilation de Wisby.

(9) Un manuscrit du code de 1348 et le 1.er code de Brokes portent in.

(10) Le code 1.er de Brokes porte, ſine ſake richtet de Schipper.

(11) Le code II de Brokes omet anders.

he in deme schepe hebben mach. Liker wis is et umme tugh vor to bringende buten landes (1).

Il en est de même lorsqu'il s'agit de produire des témoins en pays étrangers.

LXXXVIII. Van gude to werpende in waters not.

So war lude sint an water not unde er gut werpet, dat gut (3) mot dat schip unde de lude, de dar gut hebben in deme schepe (4), na mark tale gelden, na deme alse jowelik gut mochte gelden (5) in der havene dar se to dachten.

LXXXVIII. *Du jet* (2).

Si, par fortune de mer, des hommes jettent leurs marchandises, la perte sera répartie au marc la livre sur le navire et sur les gens qui ont des marchandises dans le navire, selon le prix de chaque marchandise au port de la destination.

XCVII. Van schiphure.

So welic man en schip huret to ener beschedenen tit, dat ne mach he noch versetten noch verkopen nemanne, dat it moge stede sin (7), noch nicht anders darmede don, sunder al ene dat he't wol vorhuren mach, so weme he wil, bet to siner beschedenen tit.

XCVII. *Des locations de navires* (6).

Quiconque a affrété un navire pour un certain temps ne peut ni le donner en gage valablement à qui que ce soit, ni en disposer d'une autre manière; mais il peut le sous-fréter à qui il jugera convenable jusqu'à l'époque à laquelle finit sa location.

CVI. Van eneme schepe dat vorvruchtet is unde tobrect.

Dar en man sin schip verdoit (9) luden, unde dat schep leget to schepende na der lude willen, were't dat dat schep in der reyse tobroke, de vruchtlude scholen eme geven halve vrucht.

CVI. *Du navire frété qui se perd* (8).

Quand un homme frète son navire à d'autres, et que ce navire met à la voile selon la volonté des affréteurs, ceux-ci devront payer le demi-fret si le navire fait naufrage en route (10).

(1) Voici comment le commencement de cet article est rédigé dans le I.er et le II.e code publiés par Brokes : Vortmer, umme Schiplüde tho vorderende umme Schuld offte umme ander Sacke, kumpt ein Man, unde elaget vor dem Schipperen up de Luede, de in dem Schepe sind, dat richtet de Schipper dem Eleger na Schiprechte umme Schuld, etc. La rédaction du III.e code est en ces termes : Kumpt ein Man, und klaget vor dem Schipper und vor den Lüden, de im Schepe sind, umme Schuldt, effte umme andere Sake, dat richtet de Schipper mit den Lüden dem Kleger na Schiprechte; dejenne, de de Schuld, effte Sake vordrecht, de is nicht schuldich edder plichtig Tuege vor tho bringende, sunder de besten binnen Schepes Bord, der mach he geneten; also ißet ock umme einen Tüge vorthobringende buten Landes. Toutes ces variantes ne présentant pas de sens, à proprement parler, différent du texte de Westphal, une traduction m'a paru inutile.

(2) Cet article est une traduction de celui du code latin dont j'ai donné le texte, page 399; il est le 172 [87] dans le code de 1348; le 89.e dans le I.er, 114.e dans le II.e, et 280.e dans le III.e code publiés par Brokes. Il a été inséré dans la compilation de Wisby, où il forme l'article 11, qui, comme je l'ai dit, tome I.er, page 469, note 2, ne se trouve que dans l'édition de 1505. Voir aussi l'article 24 du statut de 1299.

(3) Le III.e code publié par Brokes omet les mots dat gut, *les marchandises*.

(4) Le I.er code publié par Brokes porte de in deme Schip sint, unde dat gudt tho hort, dat in deme Schip is, *qui sont dans le navire et auxquels appartiennent les marchandises chargées*.

(5) L'article 87 d'un texte de 1348 et le code I de Brokes omettent na deme alse jowelik gut mochte gelden.

(6) Cet article est le 99.e dans le I.er code, le 115.e, premier alinéa, dans le II.e, le 281.e dans le III.e code publiés par Brokes, et le 178.e [88] dans le code de 1348; il a été inséré dans la compilation de Wisby, article 12 [10].

(7) Le I.er code publié par Brokes porte dat eth we ghewaret sy.

(8) Cet article est le 108 et le 134 dans le I.er code, 115, second alinéa, dans le II.e, et 282 dans le III.e code publiés par Brokes; il est le 173.e [89] dans le code de 1348. Il a été introduit dans la compilation de Wisby, où il forme l'article 13 [11].

(9) Le I.er code publié par Brokes porte deit; le II.e et le III.e, vorhuret tho einer bescheden Tidt.

(10) Cet article est littéralement reproduit sous le n.o 132 dans le code publié par Westphal, dont je donne ici l'extrait. Je n'ai pas dû le transcrire une seconde fois.

CXXXI. Van eneme schepe dat deme anderen scaden dôit.

Doit jenech man mit sineme Schepe eneme andere an sineme schepe (2) schaden mit segelende oder mit ronde (3) oder mit geneger wis anders, wert he beklaget, de den schaden heft gedan, und dar he dat waren (4) an den hilegen, dat it eme led were, und des schaden nicht bewaren (5) ne mochte, so schal he eme den schaden half gelden. Ne dar he des nicht waren (6) unde sweren an den hiligen, so schal he eme albedelle (7) beteren (8).

CXXXI. *Du navire qui cause des avaries à un autre* (1).

Si un navire cause des avaries à un autre, soit par abordage, soit avec les rames ou de toute autre manière, et que l'on porte plainte contre le patron du navire qui a causé le dommage, celui-ci en supportera la moitié s'il consent à affirmer sous serment que l'accident a eu lieu malgré lui et sans qu'il ait pu l'empêcher; sinon il sera tenu au paiement de la totalité du dommage.

CXXXVII. Van up to schepende bi der stat.

Wan so enes mannes schepe to user stat kumt, den schal men dat gut to handes dar ut bringen binnen achte dagen. Ne dot de lude des nicht, den dat gut to horet, so scholen se it beteren deme dat schep tohort, ofte he klagen wil.

CXXXVII. *Du déchargement des navires dans la ville* (9).

Tout navire arrivant dans notre ville doit être déchargé dans les huit jours; si ceux auxquels appartiennent les marchandises négligent de les faire décharger dans ce délai, ils paieront des dommages-intérêts à l'armateur, s'il veut porter plainte.

CXLVI. Van weddescatte enes schepes.

Set iement deme anderen sin schep, unde segelet dar na anders war mit deme schepe, und vorkoft dat schep, so ne es et nen weddeschat, mer kumpt dat schip an de Travene (11) aver, so es et aver weddeschat, alse it was er et segelde.

CXLVI. *Du cas où l'on hypothèque un navire* (10).

Si quelqu'un, après avoir hypothéqué son navire, le conduit en un lieu étranger et le vend, le navire cesse d'être le gage du créancier; mais si le navire revient dans la Trave, il redevient le gage du créancier comme avant son départ.

(1) Cet article est le 133.e dans le 1.er code, le 116.e dans le II.e, le 283.e dans le III.e code publiés par Brokes; il est le 174.e [90] dans le code de 1348, et dans la compilation de Wisby, article 65 [71].

(2) Le 1.er code publié par Brokes porte anne andere schepe; le II.e et le III.e, eines anderen Mannes schepe.

(3) Le 1.er code publié par Brokes porte rodende; le II.e et le III.e, ainsi que le code de 1348, omettent oder mit ronde.

(4) Le II.e et le III.e code publiés par Brokes portent sweren; le code de 1348, beholden.

(5) Le III.e code publié par Brokes porte und he des nicht beteren.

(6) Le III.e code publié par Brokes porte up den helligen nicht beholden.

(7) Le I.er code publié par Brokes porte den schaden ganzliken gelden; le code de 1348, al to male.

(8) Le III.e code publié par Brokes ajoute na Luebschem Rechte, *selon le droit de Lubeck*.

(9) Cet article est le 139.e dans le 1.er, le 117.e dans le II.e et le 284.e dans le III.e code publiés par Brokes; il est le 175.e [91] dans le code de 1348, mais avec quelques différences dans les rubriques.

(10) Cet article est le 148.e dans le 1.er code, le 118.e dans le II.e, le 285.e dans le III.e code publiés par Brokes; il est le 158.e [92] dans le code de 1348.

(11) Le II.e et le III.e code publiés par Brokes ajoutent les mots eft in de Have, *ou dans le port*.

CLII. Dar men eene mast ofte een seghel vörlüst.

Verlust men enen mast oder en segel in der segelinge van ungelucke, des ne dorven nicht gelden, de (2) in deme schepe sint, wert aver he dor not gehowen unde ut geworpen (3), so schal dat schip unde de lude (4) de in deme schepe sint, gelden na mark tal al (5), unde de schiphere schal sin del gelden.

CLII. *De la perte du mât ou d'une voile* (1).

Si par tempête, ou autres cas fortuits, un patron perd ses mâts et ses voiles, ceux qui sont dans le navire ne sont aucunement passibles de cette perte. Mais si, en cas de détresse, le mât a été coupé et jeté, le dommage sera réparti au marc la livre sur le navire et les personnes qui sont dans le navire, et le patron paiera de même sa quote-part.

CCXVI. Van schepen to hürende.

Wint en man en schip van deme anderen (7) dat he des bruke to somerdaghen, de somer nimt enen ende to Sunte Martens daghen, kumt he den in de havene, dar he dat scip wan, so is it (8) ledech deme, dar he't van hädde wonnen. Is aver he denne to Sunte Mertens daghe anders wor, it si in der see ofte in ener (9) havene also dat he wil jo keren dhar, dar he dat schip wan, so is he ane vare, bet also lange dat he komen moghe dar, dar he dat schip (10) hadde wunnen.

CCXVI. *Des navires loués* (6).

Si quelqu'un loue un navire pour l'été, il est entendu que l'été finit à la Saint-Martin, et s'il est de retour à cette époque, la location sera terminée et le propriétaire reprendra son navire; mais si, après la Saint-Martin, le navire se trouve encore en mer, ou dans un port étranger, et que l'affréteur soit en disposition de faire son retour au lieu où il a loué le navire, il ne sera pas inquiété jusqu'à ce qu'il ait effectué ce retour.

CCXXVI. Van gude dat to lande cumt van schep broke.

So wor lude winnet en schip unde dat schepet mit ereme gude, brecht dat schep uppe der reise, unde bringhet de bodheme

CCXXVI. *Des biens naufragés ramenés à terre* (11).

Si des hommes ayant loué un navire qu'ils ont expédié avec leurs marchandises, ce navire fait naufrage en route, et si néanmoins

(1) Cet article est le 154.e dans le I.er code, le 119.e dans le II.e, le 286.e dans le III.e code publiés par Brokes; il est le 170.e [93] dans le code de 1348; il a été inséré dans la compilation de Wisby, où il forme l'article 14 [12].

(2) Le II.e code publié par Brokes porte he unde de, *lui et ceux*.

(3) Les mots unde utgheworpen manquent dans le code de 1348; le II.e code publié par Brokes omet gehowen unde ut.

(4) Les mots de lude manquent dans le code de 1348; le II.e code publié par Brokes porte alle.

(5) Le III.e code publié par Brokes porte alle, *tous*; le II.e, dat alle moten gelden na Man talen; le III.e, alse dat gelden na Penning talen und de Schipper scal ock gelden.

(6) Cet article est le 207.e dans le I.er code, le 120.e dans le II.e, le 287.e dans le III.e code publiés par Brokes; il est le 159.e [94] dans le code de 1348. Il est inséré dans la compilation de Wisby, article 8 [7].

(7) Le code de 1348 ajoute après anderen les mots to hure also.

(8) Le I.er code publié par Brokes porte dat Schipp; le II.e, he los van; le III.e omet depuis so is jusqu'à wonnen.

(9) Les trois codes publiés par Brokes ajoutent après ener le mot ander, *autre*.

(10) Le I.er code publié par Brokes porte beth dat he kame dar he dat Schipp wan, effte hadde wunnen.

(11) Cet article ne se trouve que dans une des copies du code de 1348, où il est le 171.e

enes jewelken vrucht mannes gudes alse vele tu lande, dat he gheven moghe sine vrucht, he schal gheven gance scheph vrucht. Deme oc neghen gut to lande ne kumt, de ne darf neghene schep vrucht gheven. Mer queme't also, dat de schiphere unde de vruchtlude worden kivende, dat de schephere spreke, des gudes were also vele tu lande komen, dat en iewelich vruchtmann ene wol mochte gheven sine schipvrucht, unde dhes de vruchtlude eme unbekant sin unde erer neghen sic des tughes beromet uppe desse sake, so ist de schipherre negher to beholdende sine schipvrucht uppe den hileghen, wen de vruchtlude eme to werende sin (1).

la carcasse (quille) rapporte à terre autant de marchandises de chaque affréteur qu'il en faut pour payer le fret promis, ce fret sera payé en entier; celui dont aucune marchandise n'arrivera à terre ne devra payer aucun fret.

Si à ce sujet il s'élève une contestation entre le patron et les affréteurs, le premier prétendant qu'il est arrivé à terre assez de marchandises de chaque affréteur pour suffire au paiement du fret, tandis que les affréteurs refuseroient d'en convenir, et qu'aucune des deux parties ne prétende prouver son droit par des témoins, le patron aura le privilége de prouver son droit par son serment de préférence aux affréteurs.

STATUT MARITIME DE LUBECK DE 1299 (2).

In deme Namen der hileghen Drevaligheit, des Vaders und des Sones und des velhileghen Gheistes. So leten scriven dit Recht de Heren de Ratmanne van Lubeke dor Nut und endrachtigheit erer menen Borgere unde willet wol dat it wichlich sy alleswеme de nu sint unde den ghenen den och to cúmstich sin, de dese Scrift anset und horet lesen de grotet se unde wúnschet en ewighe Salicheit to unseme Heren Gode. Unde spreket aldus.

Au nom de la Sainte-Trinité, du Père, du Fils et du Saint-Esprit : Nous, sénateurs de la ville de Lubeck, à tous ceux qui ces présentes verront ou entendront, salut; savoir faisons que, dans l'intérêt des bourgeois de notre ville et pour maintenir la concorde entre eux, nous avons fait rédiger et publier les lois dont les dispositions suivent :

ARTICLE I (3).

Wi willet unde bedet, dat men dat strenghliken unde vaste holde. So wellich man de unse Borghere is, de to Vlanderen cúmt, in de Havene de dar Swen gheheten is, de egenes Ghudes also vele hevet an copmanschap alse 13 scillinghe enghelsch eder mer,

Nous voulons et ordonnons que les présentes soient fidèlement observées:

Tout bourgeois de notre ville qui arrivera en Flandre, dans le port nommé Swen (4), et qui aura des marchandises qui lui appartiennent de la valeur de treize schellings anglais ou au delà, paiera douze deniers

(1) L'article 131 du code de 1240 donne plusieurs preuves que waren s'applique au serment du défendant; le second texte du code de 1348 le remplace toujours par beholden.

(2) Je donne le texte de ce statut d'après l'édition de Dreyer, dans son appendix à l'ouvrage intitulé *De inhumano jure naufragii*. MM. de Clercq et Henschel y ont remarqué beaucoup de fautes. J'ai corrigé celles qu'on peut attribuer à l'imprimeur, n'osant pas prendre une plus grande liberté.

(3) Cet article reproduit, avec quelques légers changemens, l'article 1.er du statut de Hambourg de 1270.

(4) Les mots *dans le port de Swen* ne sont point dans le texte de Hambourg dont j'ai fait usage. *Swen*, ou autrement *T'zwin*, *T'zwen*, étoit autrefois le port de Sluys [l'Écluse], par lequel les marchandises étoient transportées à Bruges; voir Sartorius, édition donnée par M. Lappenberg, page 211. Zwin porte aussi le nom de *Ouden-Haven*, c'est-à-dire, *ancien port*.

de schal gheven 12 penninge enghelsch tor Hense. Der schal men de twe del lecghen in de Bússen, dat recht mede to sterckende unde dat unrecht mede to werende, unde dat drúdden del van den 12 penningen enghelschen schal de Olderman und de Hense brodere undelicken vor don na ereme willen.

anglais à la hanse; les deux tiers de cette imposition seront versés dans le tronc pour soutenir le bon droit et pour réprimer l'injustice; l'autre tiers sera à la libre disposition du doyen et des frères de la hanse.

Art. II (1).

Wi bedet ock ene iewelicken Manne unseme Borgere, de ein Schiphere is unde to deme Hocke licht mit sineme Schepe oder anderswar in deme Swene, de dar comen mach to deme Hocke, de schal socken sine Banck enes iewelicken Sunnendaghes, unde alse dicke, alse des Not is, dat de Olderman en dat unbút, so we so des nicht ne doit, de schall it beteren mit 4 penninghen enghelschen, et ne si dat eme dat not beneme oder that he van deme Oldermanne Orlof hebbe ghebeden; wat hir van cúmt, dat schal de Olderman unde de Hense Brodere blidelen an Goder Cumpanie vor don.

Nous enjoignons également à tout patron, bourgeois de notre ville, en rade au Hock (2), ou à Swen, s'il ne peut venir au Hock, de se présenter à son banc de justice tous les dimanches et toutes les fois que cela sera nécessaire et qu'il en sera requis par le doyen, sous peine d'une amende de quatre deniers anglais, à moins qu'il n'y ait force majeure ou que le doyen ne l'en dispense. Le doyen et les frères de la hanse disposeront du produit des amendes suivant leur bon plaisir

Art. III (3).

So wellic Scipman de sic hevet vormedet to eneme unseme Borgere, de schal sóken enes jewelikеn Sunnendaghes de Bank der Herren van Lubeke like eneme Borgere. Doit he des nicht, he schal et beteren deme Oldermanne unde den Hense Broderen mit 6 penninghen Vlamesch, so wat darvan cúmt, dat schal de Olderman mit sinen Hense Bródern vor don.

Tout matelot qui sera entré au service d'un de nos bourgeois sera tenu d'aller tous les dimanches au banc des citoyens de Lubeck, de même que nos bourgeois, sous peine d'être condamné à une amende de six deniers flamands dont le doyen et les frères de la hanse pourront disposer.

Art. IV (4).

Wi biddet unde bedet ock eneme iewelicken Copmanne, de unse Borghere is, de to deme

Nous enjoignons et recommandons également à tout négociant, bourgeois de notre

(1) Cet article reproduit, sauf quelques changemens légers, l'article 3 du statut de Hambourg de 1270.

(2) On a vu dans l'article 2 du statut de Hambourg, qui n'a pas été adopté à Lubeck, qu'au lieu de *Hock* se trouvoit le nom d'*Ostkerken*, et j'en ai expliqué la cause probable, page 338, note 3. L'un et l'autre sont des villages situés entre Damme et Sluys, sur le canal qui conduit de l'Écluse à Bruges.

(3) Cet article, qui applique le précédent aux matelots, ne se trouve pas textuellement dans le statut de Hambourg de 1270.

(4) Cet article ne se trouve point littéralement dans le statut de Hambourg de 1270.

Hocke licht, dat he soke de Banck des Sunnendaghes vor sines Stades Ere.

ville, qui se trouvera en rade à Hock, d'aller le dimanche au banc de justice, pour faire acte d'hommage à sa ville.

ART. V (1).

So we gheladet wert vor den Olderman in de Banck umme Claghe, dat schal man dar utweren mit Minnen, oder mit Rechte.

Si quelqu'un est cité devant le doyen au banc [de justice], pour y répondre à une demande, on sera tenu d'y terminer la contestation, soit à l'amiable, soit par un jugement.

ART. VI (2).

Kumt aver dejenne nicht, de aldus geladen is, vor den Olderman, de schal et beteren mit 12 penninghen enghelschen, dher schal men de twe del don in de Bussen, unde dat drudden del schal vlidelike vor don de Olderman mit den Hense Broderen an ghoder Cumpenie.

Si celui qui a été ainsi cité devant le doyen ne comparoît pas, il sera passible d'une amende de douze deniers anglais dont les deux tiers seront versés dans le tronc, et l'autre tiers pourra être dépensé par le doyen et les frères de la hanse, en bonne compagnie.

ART. VII (3).

So wellich Schipman nederfellich wert van Se weghene unde nicht ne doit, dat he schuldich is to donde in deme Schepe, de ne schal to dher Reise nen Lon upboren noch och Voringhe. It ne were also, dat he bevangen worde mit menschelikes Suke. Were aver also, dat he't verboret mit rechte, so schall de Schiphere unde de Schipman nemen to der Reise beide sin Lon unde Voringhe des Schipmannes unde delent gelicke.

Si un matelot éprouve le mal de mer et ne remplit pas à bord du navire les devoirs qui lui sont imposés, il ne recevra point de gages pour le voyage, et ne jouira d'aucun port franc. Il n'en sera pas de même lorsqu'un matelot tombera malade de toute autre infirmité humaine. Lorsqu'il aura légalement perdu tous ses droits, le patron et les matelots se partageront entre eux les gages et son port franc.

ART. VIII (4).

It ne mach neman en Ordel beschelden in der Banch vor deme Oldermanne, he ne moghe't bewisen mit ener marc Silvers, offt he nederfellich wert de ghenen de dat Ordel beschilt. Unde so we dat beschelt de schal et to Lubeke then uppe dat Hus vor dhen sittende Rat.

Nul ne pourra appeler d'un jugement rendu par le banc de justice présidé par le doyen, qu'après avoir déposé une amende d'un marc d'argent, pour le cas où il succomberoit en appel. L'appel sera porté devant le sénat de Lubeck, assemblé en l'hôtel de ville.

ART. IX (5).

So wellich Schipknape des nachtes buten

Tout matelot qui découchera du navire,

(1) Cet article diffère dans sa rédaction de l'article 4 du statut de Hambourg de 1270.

(2) Cet article offre une disposition analogue à l'article 3 du statut de Hambourg de 1270.

(3) Cet article correspondant à l'article 8 du statut de Hambourg de 1270 ne paroît pas être bien placé.

(4) Cet article répond à l'article 5 du statut de Hambourg de 1270, mais on voit clairement qu'il s'y agit de l'amende de *fol appel*; voir la note 1 de la page 339.

(5) Cet article reproduit l'article 7 du statut de Hambourg de 1270.

deme Schepe licht sunder Orlof des Schipheren unde der Schipman, de schall et betheren mit 12 penninghen Vlames, de scholen like vor don de Schiphere unde de Schipman.

sans la permission du patron et de l'équipage, paiera une amende de douze deniers flamands, qui seront à la libre disposition du patron et de l'équipage.

ART. X (1).

Ein iewellich Schiphere schal voren eneme iewelliken Schipmanne 4 punt Swares umme Lant unde van Rotseel en Vat wines, unde ver hode Soltes van Enghelant unde van Irlande enen Zack Wullen van twe waghen unde móth en Schipman sine Voringhe nicht sulven laden, de Schiphere scal eme gheven, dar he sine Schipvracht upnimt, van deme punde also eme sulven to bóret twischen deme minesten unde deme mesten.

Tout patron donnera à chaque matelot un port franc de quatre livres pesant dans la Baltique, d'un tonneau de vin en venant de la Rochelle, de quatre muids de sel en venant d'Angleterre, et d'un sac de laine de deux waghes en venant d'Irlande. Si un matelot ne peut pas se procurer de quoi former son port franc, le patron lui paiera une partie proportionnelle de son fret, au prix moyen de celui qu'il recevra lui-même pour son chargement.

ART. XI (2).

So wanne ein Schip in dat Swen cumt, unde de Schiphere dat Schip vorcóft, so is ledich de Stureman unde de Schipmanne. De Schiphere schal geven den Schipluden vol Lon unde volle Voringhe, dar mede sint se scheden.

Si un navire arrivé dans le Swen vient à être vendu par le patron, le pilote et les matelots seront dégagés de leurs engagemens, mais le patron sera tenu de leur donner la totalité de leurs gages, ainsi que du fret de leurs ports francs, et alors leurs engagemens réciproques seront rompus.

ART. XII (3).

It ne schal ok nen Schiphere sinen Schipmanne Orlof gheven ofte laten op eneme lande, he ne hebbet witliken broke ghedan, de eme ghat an sine ere, alsó en schal oc nen Schipman sic begheven sines Heren.

Il est défendu à tout patron de congédier ou d'abandonner un matelot en pays étranger, à moins qu'il n'ait incontestablement commis une action infamante; il est également défendu aux matelots d'abandonner leur patron.

ART. XIII (4).

It ne mach ok nen Schiphere sine Schip vor sunte Mertines Daghe up lecghen to Winter laghe sunder der vracht lude willen. Na Sunte Martines Daghe ne schal oc nen Schiphere to der See seghelen, et ne si erer beider wille, des Schipheren unde siner Vrachlude.

Il est défendu à tout patron de mettre son navire en hivernage avant la Saint-Martin, à moins que ses affréteurs n'y consentent. Nul patron ne mettra à la mer après la Saint-Martin, à moins que lui et ses affréteurs n'y consentent.

(1) Cet article reproduit, mais avec une rédaction différente, l'article 9 du statut de Hambourg de 1270.

(2) Cet article reproduit, avec une rédaction différente, l'article 11 du statut de Hambourg de 1270.

(3) Cet article reproduit l'article 12 du statut de Hambourg de 1270.

(4) Cet article est le 13.e du statut de Hambourg de 1270, modifié comme à Brème; voir la note 1 de la page 320.

Art. XIV (1).

So wor en Schip vorderuet in der openbare Se, so dan ghut also men up der wilden Se vletende vint, so we dat vorberghet unde to Lande bringet, de schal hebben den twintegsten Del. Isset aver also, des Ghott nicht en wille, dat Schade schude in der Se up eneme Reve, dat en Schip vordorue, de ghenen de dat Ghut bröchten to Lande, de scholen hebben de hundertste marc.

Si un navire se perd en pleine mer, et si quelqu'un trouve des marchandises flottant sur mer, les sauve et les porte à terre, la vingtième partie lui en appartiendra; mais si, ce qu'à Dieu ne plaise, un navire vient à faire naufrage sur un banc de sable, ceux qui aideront au sauvetage des marchandises auront le centième denier de leur valeur.

Art. XV (2)

Weret ok also, dat Lude vunden Ghut drivende an eneme Vorstrande oder dat en Schip to breke binnen ener Havene oder op en Anker seghelde, dat et lestede so wo danne wis dat Unghemac te eneme Schepe toqueme, de dat Ghot holpe berghen unde to Lande bringen, den schal man gheven arbeides Lon, also truwe werde Lude spreket, dat se verdhenet hebben, unde dat scholen denne de deiennen uthgheven, den dat Ghut to horde, er dat Schip verdarf.

Lorsque des gens trouveront des marchandises sur les rivages de la mer, ou qu'un navire échouera dans l'intérieur d'un port, soit en passant sur l'ancre d'un autre navire, soit par l'effet d'un accident produit par une cause quelconque, ceux qui aideront au sauvetage seront payés de leur travail, à dire d'experts; et ces frais seront avancés par ceux auxquels les marchandises sauvées appartenoient avant la perte du navire.

Art. XVI (3).

So wor en Schip to breke unde bringhet de Bodeme enes iewillicken Vrachtmannes Ghudes also vele to Lande, dat et sine Schipvracht betalen mach, de schall gheven sine Schipvracht, deme aver neghen Ghut to Lande ne cumt, de darf neghene Schipvracht betalen.

Si un navire se brise, et si les débris de son corps et fonds apportent à terre des marchandises d'un affréteur jusqu'à concurrence du fret, ce fret devra être acquitté; mais l'affréteur dont aucune marchandise n'aura été sauvée ne sera tenu de payer aucun fret.

Art. XVII (4).

So wor ein Schip rit in der Rede, unde cumt dar Ghut drivende vor der Stûre oder in der Bort, ofter achter deme Stûre, de dat Ghut upthût, unde aldus berghet, de schollen hebben de hundertsten marc van deme Ghude, dat scholen de ghenne uttrichten, des dat Ghut ere is.

Si des marchandises viennent à flotter devant la poupe, le long du bord ou près de la proue d'un navire qui est dans la rade prêt à mettre à la voile, celui qui les retirera de l'eau en aura le centième denier, qui lui sera payé par le propriétaire des marchandises.

(1) Cet article présente une idée analogue à celle de l'article 20 du statut de Hambourg de 1270.

(2) Cet article reproduit encore le principe de l'article 20 du statut de Hambourg de 1270.

(3) Cet article, emprunté presque littéralement de l'article 226 du code de 1412, ressemble à l'article 14 du statut de Hambourg de 1270; voir la note 3 de la page 342.

(4) Cet article, comme les 14.e et 15.e, ressemble à l'article 20 du statut de Hambourg de 1270.

Art. XVIII (1).

So we so huret en Schip unde schepet he dar in ofte nicht, unde will he utschepen, er dat Schip to seghele gheit, he schall geven halve Schipvracht. Seghelt aver dat Schip ene kenninghe weghes to dher Se vort, he schall gheven vulle Schipvracht deme Schipheren.

Si quelqu'un a affrété un navire, soit qu'il le charge ou non, et veut ensuite décharger ses marchandises avant le départ du navire, il paiera le demi-fret; mais si le navire a déjà commencé le voyage, l'affréteur sera tenu de payer au patron le fret entier.

Art. XIX (2).

So wellick Man sin Schip selven schepet mit sineme Gude, de ne gift nen Windelgelt.

Quiconque charge ses marchandises à bord de son propre navire ne doit point de droits de palan.

Art. XX.

Van eneme hundert cornes gift men in unde ut to schepende twe Schillengh engelsch unde to tollende enen Schillengh engelsch. Van der Last Wasses 4 penninghe engelsch in unde ut. Van der Last Coppers unde tenes, Blies unde teres Pekes unde Teres 4 penninghe engelsch in unde ut. Van eneme aschen Vate dat en punt weghet, enen penningh engelsch in unde ut.

Pour la charge et la décharge d'un quintal de blé, on paiera deux schellings anglais; pour le remuage, un schelling anglais; pour la charge et la décharge d'un laste de cire, quatre deniers anglais; pour la charge et la décharge d'un laste de cuivre, de plomb, de brai ou de goudron, quatre deniers anglais; pour la charge et la décharge d'un tonneau de cendre du poids d'un pund, un denier anglais.

Art. XXI.

Van eneme hundert Waghen Schotes unde Lit holtes unde twee hundert stapholtes ver penninghe engelsch, in unde ut. Van eneme Vate Smeres, dat van ver Amen is, ver penninghe englisch, in unde ut. Van eneme Vate Medes dre penninghe enghelsch, in unde ut. Van ener Meisen Medes 6 penninghe engelsch. Van eneme Vate Wines van Rotzele, ofte van eneme Oly Vate, 6 penninghe engelsch, in unde ut. Van eneme Rineschen Vate enen schillinc engelsch, in unde ut. Van 6 Vighen Corven enen penning, van dren Mandel Seken enen penninch. Van twen waghen vlocken enen penningh. Van der tere Wandes Twe penninghe engelsch in unde uth.

Pour la charge et la décharge d'un cent de feuillets de chêne ou de planchettes, quatre deniers anglais; *idem* de deux cents douvelles, quatre deniers anglais; *idem* d'un baril de beurre de quatre amen, quatre deniers anglais; *idem* d'un baril de védasse, trois deniers anglais; *idem* d'une futaille de védasse, six deniers anglais; *idem* d'un tonneau de vin de la Rochelle ou d'un tonneau d'huile, six deniers anglais; *idem* d'un baril de vin du Rhin, un denier anglais; *idem* de six cabas de figues, un denier; *idem* de trois sacs d'amandes, un denier; *idem* de deux waghes de laine, un denier; *idem* d'une balle (3) de draps, deux deniers anglais.

(1) Cet article reproduit l'article 15 du statut de Hambourg de 1270.

(2) Cet article et les trois suivans reproduisent l'article 16 du statut de Hambourg de 1270.

(3) Il y a dans l'édition de Dreyer van der twe, ce qui signifieroit *de la deux;* mais c'est sans doute une faute d'impression : il faut lire van der Tere, *de la balle.*

Art. XXII.

So wat mit des Schipheren Taue wert inde unde ut ghewunden, des Windegeldes schal hebben de Schiphere den drudden del.

Toutes les fois que le patron fournira des manœuvres pour le guindage, il aura le tiers des droits de palan.

Art. XXIII (1).

Doit ienich man mit sineme Schepe eneme anderen Manne schaden an sineme Schepe mit Seghellend oder mit Winde oder so wo dannewis de schade to cůmt, he schal eme sinen Schaden beteren, dar aver deghene de den Schaden gedaen hevet, dat waren an den hilleghen, dat it eme let si, unde he et nicht beteren mochte, do he eme den Schaden dede: he schal eme halven Schaden beteren. Dar he nicht waren mag an den hilleghen, he schal eme gans den Schaden beteren.

Si un navire en aborde ou en accoste un autre de manière à lui causer des avaries, le patron qui a occasioné le dommage sera tenu de le payer; s'il affirme sous serment qu'il en éprouve du regret et qu'il l'a causé involontairement, il ne paiera que la moitié du dommage; s'il ne peut faire cette affirmation sous serment, il paiera l'intégralité du dommage.

Art. XXIV (2).

So wor en Schip dor Not ghyt unde werpet dat Ghut, dat in deme Schepe is, unde dat selve Schip schal mede gelden marc marke like. Wert ok en Mast ofte twe ghecorven de Schipher hevet den Schaden allene, dar ne werde en Willkor ghedan, unde den Willkore scholen thůghen de in deme Schepe do weren.

Si, dans un moment de détresse, le patron est obligé de jeter des marchandises, le navire y contribuera au marc la livre. Le patron supportera seul la perte des mâts et des câbles rompus, à moins de convention contraire; laquelle convention sera attestée par les personnes qui se trouvoient à bord.

Art. XXV (3).

So wor lude hebbet en Schip tosamende unde ein Man den mesten del hevet in deme Schepe, de den minren del daran hevet, de schall deme anderen volghen. It ne were also, dat he mit den meren dele dat Schip mit willen wolde licghen laten, unde den anderen ut droten, des ne schall noch ne mach to nener wis nicht sin.

Lorsque deux personnes auront un navire en commun, et que l'une d'elles sera propriétaire de la majeure partie, celle qui aura la moindre part sera tenue de se conformer à l'avis du principal co-intéressé, à moins qu'il ne veuille, sans motifs, laisser le navire dans l'inaction et en priver son co-propriétaire, ce qui ne doit et ne peut avoir lieu dans aucun cas.

Art. XXVI (4).

Hebbet Cumpane ein Schip to samene,

Si deux associés possèdent un navire et

(1) Cet article reproduit l'article 21 du statut de Hambourg de 1270.
(2) Cet article reproduit l'article 22 du statut de Hambourg de 1270.
(3) Cet article reproduit l'article 24 du statut de Hambourg de 1270.
(4) Cet article reproduit l'article 25 du statut de Hambourg de 1270.

unde will er ene van deme anderen, so welliker van deme anderen wil, de schal dat Schip setten unde dar to den dach, so wenne men dat Ghelt betalen schal van deme Schepe, unde de andere schall kesen binnen achte dagen, na der Tyd vanne dit Schip gesat is, unde aldus scholen se weren ghescheden mit goder Lewe.

que l'un d'eux veuille se séparer de l'autre, celui qui voudra se séparer sera tenu d'estimer le navire et d'indiquer le jour où le prix du navire devra être payé, et l'autre sera obligé d'opter dans les huit jours à partir de l'époque où le navire a été estimé; et c'est ainsi que la société sera dissoute à l'amiable.

ART. XXVII (1).

Een iewellich Borghere van Lubeke, de ein Schiphere is, schal voren einen Lubeschen Bloghel; so we des nicht ne doit, de scholen beteren den Herrn, den Ratmannen van Lubeke unde der Stat mit 3 marken Silvers. It ne si also dat he late dor Hindernisse unde schaden Lives unde Ghudes.

Tout patron, bourgeois de Lubeck, sera tenu d'arborer le pavillon lubeckois, sous peine d'une amende de trois marcs d'argent, au profit de MM. les sénateurs et de la ville de Lubeck, à moins qu'il n'en soit empêché par des obstacles de force majeure, ou par des dangers auxquels sa personne ou son navire seroient exposés.

ART. XXVIII (2).

Ghift ein Schiphere sinen Schipmannen Orlof sunder witlicken Broke in Blanderen, he schal eme gheven sin vulle Lon unde sine vullen Voringhe. Unde wil ok ein Schipman van sinen Heren mit Modvillen, he schal eme weder keren sin Lon unde alle sine Voringhe.

Lorsqu'un patron congédiera un matelot en Flandre, sans avoir de reproche fondé à lui faire, il lui paiera la totalité de ses gages et le montant de son port franc. De même lorsqu'un matelot voudra abandonner son patron sans motif plausible, il devra lui restituer ses gages et son port franc.

ART. XXIX (3).

Ein Schipman de ne ghelt nicht van siner Voringhe to werpende to ener halven Last. Wert aver dat gheworpen mer van ein Lasthalf, dat ghelt ein Schipman mede mark, mark like.

Un matelot ne contribuera pas au jet à raison de son port franc, lorsque le jet n'excédera pas un demi-laste; mais lorsque le jet excédera cette quotité, le matelot y contribuera au marc la livre.

ART. XXX (4).

So wanne so ein Schip tobreckt, so schal de Schiphere allererst berghen de Lude, unde dar na dat rede Ghut, unde dar na mot he wol berghen sin Towe, ofte he mach, unde darna schal he den Vrachtluden lenen den Bot, dat se ere Ghut mede berghen ane Wederrede, ofte de Vrachtlude den Bot hebben willet.

En cas de naufrage d'un navire, le patron devra sauver d'abord les hommes, puis l'argent comptant; alors il lui est permis de sauver ses agrès, s'il le peut : ensuite il sera tenu de prêter, sans différer, son canot aux affréteurs, s'ils le demandent, pour qu'ils puissent s'en servir pour sauver leurs marchandises.

(1) Cet article reproduit, *mutatis mutandis,* l'article 26 du statut de Hambourg de 1270.
(2) Cet article appartient à Lubeck; il a quelque analogie avec l'article 12 du statut de Hambourg de 1270.
(3) Cet article reproduit l'article 27 du statut de Hambourg de 1270.
(4) Cet article reproduit l'article 28 du statut de Hambourg de 1270; voir la note 4 de la page 347.

Art. XXXI (1).

Leghet ieman sin Schip in Vlanderen to Winter Laghe, so ne gift he den Schipmannen nicht lene de Cost wan achte daghe.

Lorsqu'un patron mettra son navire en hivernage en Flandre, il ne sera tenu de fournir la nourriture aux matelots que pendant huit jours.

Art. XXXII (2).

So wanne so ein Schip gheladen is, unde de Schiphere dat Schip to der Se vort seghelet, unbeschuldeghet van den Vracht Luden unde cůmt eme Ghicht to van Werpenes weghene, darvan schal de Schiphere nene Not umme liden. Jedoch alsо, dat Ghut dat dar gheworpen is, schal gelden de Cogghe, unde dat Ghut dat darinne was mark, marke like.

Lorsqu'un navire sera trop chargé, si le patron met à la voile sans opposition de la part des affréteurs, et que ceux-ci éprouvent des dommages par suite de jet, le patron ne pourra être inquiété. Néanmoins les marchandises jetées seront payées au marc la livre par le navire et les marchandises composant le chargement.

Art. XXXIII.

Wert of ein Schiphere gheschuldeghet unde belet mit ghuden Luden, dat sin Schip to sere ghеladen si unde seghelet he dar boven unwech mit deme Schepe unde wert des Ghudes wat gheworpen, schall de Schiphere allene ghelden ane weder rede.

Tout patron accusé et convaincu par des arbitres d'avoir surchargé son navire, et qui néanmoins mettra en mer, supportera seul le dommage résultant de la perte des marchandises qu'il pourra être forcé de jeter.

Art. XXXIV.

Is of ein Schip to sere ghеladen, unde schal men dar Ghut utschepen, de dar lest inquam, de schal erst utschepen. Et ne si alsо, dat deghene de dar erst inquam deme Schipheren der Vorwort nicht ne holde, de he eme lovede, of de Vrachtlude hindert mit sineme Schepende, unde is he dus dane wis de leste, de dar inschepet, so schal he de erste wesen, de dar ut schepet, er si ein oder mer.

Lorsqu'un navire sera surchargé, et qu'il faudra décharger des marchandises, l'affréteur qui aura chargé le dernier sera tenu de décharger le premier, à moins que celui qui a affrété le premier n'ait pas tenu les engagemens pris avec le patron, ou, en retardant son chargement, ait empêché le départ et se trouve ainsi être le dernier chargeur, auquel cas il sera le premier qui déchargera; il en sera de même si plusieurs sont en retard.

Art. XXXV (3).

So wor ein Man sin Schip vorhuret, gift men eme dar halve Hure oder vulle, alsо schal

Lorsque quelqu'un frétera son navire, suivant qu'on lui paiera d'avance le fret entier

(1) Cet article appartient à Lubeck et n'a point d'analogue dans le statut de Hambourg de 1270.

(2) Cet article et les deux suivans reproduisent et développent l'article 23 du statut de Hambourg de 1270.

(3) Cet article appartient à Lubeck et n'a point d'analogue dans le statut de Hambourg de 1270; il paroît fait pour compléter l'article 10 ci-dessus.

he gheven ſinen Schipmannen beide Lon und Voringhe.

ou la moitié du fret, il paiera aussi à ses matelots la moitié ou la totalité de leurs gages et de leurs droits de port franc.

Art. XXXVI (1).

Seghelet ock ein Schip van Flandern in den Noreſunt, unde ſchal dat Schip vort oſtwart ſeghelen, men ſchal den Schipmannen er iewelеken gheven tobate en ſchillinc enghelſch, to Polenen unde Gotlande; unde ſeghelet he vort to Righe oder to Revele, man ſchal eme gheven twe ſchillinghe enghelſche.

Lorsqu'on voudra obliger un navire, frété en Flandre pour aller dans le Nordsund, à prolonger son voyage vers l'Est, on augmentera les gages des matelots, savoir : d'un schelling anglais, lorsque le navire devra aller à Gothlande ou en Pologne, et de deux schellings anglais, lorsqu'il devra aller jusqu'à Riga ou Revel.

Art. XXXVII.

Seghelet ok ein Kocghe in den Winter ut unde wert eme vul laſt odder twe deel oder half Haringh, alſo ſchal men den Knapen Harincgh gheven to ereme dele.

Lorsqu'un navire mettra en mer en hiver, et qu'il prendra un chargement de harengs, soit complet, soit aux deux tiers, ou seulement à moitié, les matelots auront leur part du hareng dans la même proportion.

Art. XXXVIII (2).

So wor ein Man einen Schipman winnet unde cůmt he an ſine Coſt unde gift he eme darna Orlof, er den ſe utſeghelet, he ſchal eme gheven half Lon. Dat ſulve ſchal de Knape ſineme heren wedder doen.

Lorsqu'après avoir engagé un matelot, on voudra le congédier avant de mettre à la voile, mais après avoir établi la marmite à bord, on sera tenu de lui payer la moitié de ses gages ; il en sera de même à l'égard du matelot vis-à-vis de son patron.

Art. XXXIX (3).

Wert ein Kocghe mit Ghewande volgeſchepet de Schipmanne ſcholen ere Voringhe daraf hebben, alſo men dat ghelrekenen mach in deme Kocghen na Laſt tale.

Lorsqu'un navire aura un chargement complet de draps, les matelots auront droit à leurs ports francs, dans la proportion du fret réparti sur le nombre total des lastes.

Art. XL (4).

So wellik Letſaghe ofte Stureman, oder Schipman de ſic vormedet hevet eneme unſen

Lorsqu'un pilote locman ou un matelot, au service d'un de nos bourgeois, voudra agir ou

(1) Cet article et le suivant présentent des dispositions analogues avec l'article 19 du statut de Hambourg de 1270.

(2) Cet article appartient à Lubeck et n'a pas son analogue dans le statut de Hambourg de 1270.

(3) Cet article n'a point aussi son analogue dans le statut de Hambourg de 1270. Il présente quelque difficulté à traduire à cause du mot ghelrekenen, qui n'offre pas de sens. Post, *De curâ Bremensium*, page 69, y substitue sans autorité gheld rekenen. Peut-être vaudroit-il mieux, suivant l'avis de M. Henschel, ghelrekenen. Quoi qu'il en soit, je pense que l'objet de cet article est de compléter l'article 10 ci-dessus, et d'assurer au matelot, qui n'a pas chargé en nature, une indemnité égale à l'économie que lui auroit procurée un chargement en nature qu'il auroit fait sans payer de fret.

(4) Cet article et le suivant développent le principe de l'article 4 du statut de Hambourg de 1270.

Börghere, wil he enen unsen Börghere vorclagen unde schultgheven, dat schal he doen vor sineme Oldermanne unde nemande anders. So we dit breket, den ne schal neghen Borgherr van Lubeke nemen an sin Denest, ofte an sine Cost. De dat breket witliken, de schall dat beteren deme Rade unde der Stat van Lubek mit dreu marken Silvers, des ne schal men nicht laten, id ne si also, dat hes nene wuste, unde sic des afnehm, mit sineme rechte.

porter plainte contre un de nos bourgeois, il sera tenu de s'adresser au doyen du comptoir, et à nul autre. Il est défendu à tout bourgeois de prendre à son service ou de nourrir chez lui celui qui aura contrevenu au présent article. Celui de nos bourgeois qui, à dessein, ne tiendra aucun compte de cette défense, paiera une amende de trois marcs d'argent au profit du sénat et de la ville de Lubeck, sans que cette amende puisse lui être remise; il n'en sera pas de même s'il a agi sans connoissance et s'il affirme cela par serment.

Art. XLI.

Vorclaget ienich unse Burghere den andern, des Ghot nicht ne wille vor ieneghеme Richte anders wen vor sineme Oldermanne, de schal et beteren mit 10 marken Silvers, dem Rade van Lubeke unde der Stat. Unde des is men endrachtich ghеworden in deme Rade, dat mens nümmer pennich ne laten schall.

Tout bourgeois qui, ce qu'à Dieu ne plaise, aura assigné un autre devant un juge autre que le doyen du comptoir, paiera une amende de dix marcs d'argent au profit du sénat et de la ville de Lubeck; et le sénat a résolu de ne jamais faire la moindre remise sur cette amende.

Art. XLII (1).

Unde were, dat also twivelsam dinch to queme in deseme Rechte, dat hir beschreven steit, oder hir umbe schreven is, des men nicht ne kan, noch ne mach over eindreghen, dat schal men bringhen vor de Heren de Ratmanne van Lubeke, de scholent denne entweren mit Minnen oder mit rechte.

Et lorsqu'il s'élèvera, au sujet des présentes lois, des doutes que l'on ne pourra résoudre, on les soumettra à MM. les sénateurs de Lubeck, qui jugeront alors suivant l'équité ou les règles du droit.

Unde dat alle desse Dinch en Schrift aldus to samende comen sint, den Arebeith heft ghedaen mit guden willen Her. Albrecht van Bardewic mit Vulborde des ghemenen Rades van Lubeke allen sinen ghemenen Börgheren to eren unde to vordernisse, unde wünschet en allen unde eneme iewelliсken besunderen Heiles unde iewigher Selde.

Et pour que toutes ces choses soient ainsi réunies par écrit, ce travail a été fait avec bonne volonté par Albr. de Bardewick, avec le plein pouvoir du sénat entier de Lubeck (2), en l'honneur et pour l'utilité de tous ses concitoyens, auxquels il souhaite prospérité et la vie éternelle.

Unde umme dat alle desse Dinch schö-

Et pour que toutes ces lois soient à

(1) Cet article appartient exclusivement à Lubeck; il atteste le soin qu'on mettoit au perfectionnement de la jurisprudence maritime. Il a été facile, en lisant le reste de ce statut, de voir que l'emprunt du statut de Hambourg avoit été fait à Lubeck avec plus d'intelligence qu'à Brème.

(2) Le sénat étoit divisé en trois sections, qui alternoient tous les ans. M. de Clercq a pensé que ghemene, plat-allemand, répondant à allgemeine, allemand, signifioit *entier, tout*, et que ce mot étoit par opposition à sénat ordinaire ou section de service.

len ewich bliven ganz und untobroken, so hebben wy Ratmanne van Lubeke dese ieghenwardegehen Schrift bevestedet mit unser Stades Inghesegehele unde is ghe= schen, in deme Jare van Godes bort over M unde CC in dem neghen unde ne= ghentichgesten Jare des ersten Sunnen= daghes in der Vasten. So wanne men sincht dat officium Invocavit.

jamais et généralement observées dans leur ensemble, nous sénateurs de la ville de Lubeck avons apposé au bas du présent écrit le sceau de notre ville, en l'année de la naissance de notre Seigneur 1299, le premier dimanche du Carême où l'on chante l'office *Invocavit*.

EXTRAIT DU SECOND CODE PUBLIÉ PAR BROKES (1).

CXLV. We Gudt werpet van Noeth wegen.

Ock wor Gudt geworpen werdt van Noeth wegen, in der See, dar is Sturmann, Schipman, Bosmann nicht plegen mede des Schaden tho gelden, dat is tho vorstande, offte se aven ene halve Last swares nicht en worpen, werpen se baven ein Last, se sind plegen mede tho gelden, na Marcktalen offte na Penning talen.

CXLV. *Des marchandises jetées par force majeure* (2).

Lorsque des marchandises sont jetées à la mer par force majeure, les contre-maîtres, matelots ou bossemans ne sont pas tenus de contribuer au dommage, c'est-à-dire, si l'on ne jette pas au delà d'un demi-laste pesant; si l'on jette plus d'un laste, ils sont tenus de contribuer au marc la livre, ou proportionnellement.

EXTRAIT DU TROISIÈME CODE PUBLIÉ PAR BROKES (3).

CCLXXIX. Wor Seeröver den Koplüden Gudt nehmen.

Worde Koplüden ihr Gudt genamen in der See, dem einen weinich, dem andern vele, dem drubben gar nichts, den Schaden modt ein islich beholden, deme idt gena=

CCLXXIX. *Des marchandises enlevées par des pirates.*

Si des pirates enlèvent des marchandises appartenant à divers négocians, à l'un plus, à l'autre moins, chacun supportera sa perte; et ni ceux qui n'ont souffert aucune perte, ni

(1) J'ai donné, page 302 ci-dessus, les notions que ma correspondance avec MM. Hach, et l'examen de l'ouvrage de Brokes, m'avoient suggérées sur les codes qu'il a publiés. Ces codes sont au nombre de trois. Le premier dans l'ordre adopté par Brokes ne m'a offert aucune disposition sur le droit maritime qui ne se trouvât dans le statut de 1240. Le second en contient plusieurs qu'on ne trouve point dans ce statut; mais, à l'exception du chapitre CXLV, tous sont identiques avec des chapitres semblables du III.e code, qui m'a été indiqué comme le meilleur.

(2) J'aurois pu à la rigueur me dispenser de donner ce chapitre, car il reproduit la même disposition que l'article 29 du statut de 1299; mais le texte n'en est pas le même, quoiqu'il n'y ait aucune différence dans le sens.

(3) Je n'ai, comme je l'ai annoncé, extrait du III.e code de Brokes que les chapitres qui déjà n'étoient pas insérés dans le code de 1240. Outre ces chapitres, il en existe un, le CCXIV.e, qui parle de la responsabilité des bateliers; mais il n'est pas directement relatif au droit maritime, et je l'ai omis.



men, und dat Schip und Gudt, dat dar beholden werdt, dat darf nicht gelden na Pennigtalen, also verne de Schipper und Koplüde nene Vorworde thosamende hebben gehat.

le patron pour son navire, ne contribueront au paiement de ce qui aura été pris, à moins de conventions spéciales contraires (1).

CCLXXXVIII. Van bestedinge der Stürmann unde Boßmann.

Isset Sake, dat ein Stürmann, efte Leidtsagen, efte ein Schipmann, edder Boßmann sick bestadet, und sines Ambts nicht en kan, mach men ehme dat averwisen mit denjennen, de binnen Schepes Bord, he schall dem Schipper sin Geld wedder geven, und dartho halv so vele, alse he ehme tho Lone gelavet hadde.

CCLXXXVIII. *De l'incapacité du pilote ou d'un homme de l'équipage* (2)

Celui qui se sera engagé comme locman, pilote, bosseman ou matelot, sans être en état d'en remplir les fonctions, sera tenu de restituer au patron les loyers qu'il aura reçus et de plus la moitié de ce qui lui a été promis, s'il est convaincu de son incapacité par ceux qui se trouvent à bord.

CCLXXXIX. So we einen Sturman winnet.

Wor ein Schipper winnet einen Stürmann, edder Leidessagen, effte einen Schipmann, efte Boßmann, dat sind se schuldich tho Rechte, sine Reise vull tho doende, alse se ehme gelavet hebben; weret, dat ehrer ein dat nicht holden wolde, de schall deme Schipper dat gantze Lon wedder geven, dat he upgeböret heft, und dartho schal he ehme geven van sines sulves Gelde halv so vele, alse de Schipper ehme gelavet hadde.

Ock schall nen Schipper nemen des anderen Stürmann efte sinen Leidsagen, Schipmann efte Boßmann entwinnen, were jennich Man, de dat dede, de schall ehne van sick antwerden deme, de ehne ersten gewunnen

CCLXXXIX. *De l'engagement du pilote* (3).

Les pilotes, locmans, bossemans et matelots qui se sont loués à un patron, sont tenus d'accomplir le voyage pour lequel ils se sont engagés; les contrevenans restitueront au patron la totalité des gages qu'ils auront touchés, et en outre ils lui paieront la moitié de ceux qui leur étoient promis.

Il est défendu à tout patron de débaucher le second, le pilote ou le matelot d'un autre; celui qui contreviendra à cette défense sera tenu de remettre le second pilote ou matelot ainsi réclamé à celui qui l'aura engagé le premier, et les individus ainsi engagés deux fois,

(1) Cette disposition ne se trouve dans aucune loi antérieure, et comme elle a pris place dans le code de 1586, titre v, article 6, il est évident qu'elle appartient à Lubeck; car je crois que le code publié par Brokes est plus ancien que le droit danois de 1508, où l'on trouve la même disposition, article 14; voir page 238 ci-dessus.

(2) Ce chapitre est le 121.e dans le II.e code publié par Brokes. J'avois dit, dans la note 4 de la page 464 du tome I.er, qu'il étoit le 96.e du code de 1348; mais les renseignemens que j'avois alors n'étoient pas exacts : M. Hach fils, en m'envoyant un extrait de ce code, m'a assuré qu'il n'y avoit pas trouvé ce chapitre. Le recès anséatique de 1572 et d'autres postérieurs l'ont adopté; il a été inséré dans la compilation de Wisby, article 8 [7].

(3) Ce chapitre est le 122.e dans le II.e code publié par Brokes. La rubrique que j'ai mise en tête appartient au II.e code, celle du III.e, Van Schepes Rechte, *Du droit maritime*, m'ayant paru insignifiante, précisément par sa trop grande généralité. Le chapitre que je recueille ici a été admis dans la compilation de Wisby, où il forme l'article 1er.

heft, und schall idt ehme beteren mit also vele Geldes, alse he ehme gelavet hadde tho Lon; offte he schall dat mit sinem Rechte beholden, dar me ehne by findet, dat he ehne ersten gewunnen.

Und de sick twe Heren vormedet heft, de schall ehme de Reise vull holden, de ehne beholdet, und vor sine Mißedat, de he gedan heft an der twier Vormedung, licht an dem Schipper, wat he ehme darvor geven wil, efte nicht, na deme he sin Lon so vorböret heft.

quel que soit leur nombre, paieront à celui qui les aura engagés le premier, à titre de dommages-intérêts, une somme égale aux gages promis, ou bien ils affirmeront sous serment qu'ils ont été engagés en premier lieu par celui près duquel ils se trouvent.

Quiconque se sera engagé à deux maîtres sera tenu d'accomplir le voyage avec celui qui le conservera; mais, bien qu'il ait encouru la perte de ses loyers en totalité pour s'être engagé à deux maîtres, il sera loisible au patron de lui payer pour le voyage ce qu'il jugera convenable (1).

CCXC. Van Loswerdinge der Schipmann.

Binnen der Haven mach ein Schipper sines Schipmans los werden mit halven Lone, und buten der Haven mit gantzem Lone, also verne he ehme neue Bröke bewisen kan.

Ock schall nen Schipman slapen up dem Lande sundern sines Schipperen Willen by einem groten Ternosen.

Ock schall Nemand dat Bodt, efte Esping varen van der Kayen by twe groten Ternoßen by Nachte sunder sines Schipperen Willen.

CCXC. *De la manière de congédier les matelots* (2).

Dans l'intérieur du port un patron ne peut congédier son matelot qu'en lui payant la moitié de ses gages, et hors du port qu'en lui en payant la totalité, à moins qu'il ne puisse le convaincre de quelque délit (3).

Il est défendu à tout matelot de coucher à terre sans la permission du patron, sous peine d'un gros (4) tournois d'amende (5).

Il est également défendu, sous peine de deux gros d'amende, de détacher la chaloupe ou le canot du navire, pendant la nuit, sans la permission du patron (6).

CCXCI. Van Schone Segelen.

Ock schall ein juwelick Man, de tho Schone segelt, geven vor ein ider Last schwares veer Penning in und veer Penning uth, und van ein Last leedigen Tonnen 1 Penning in, und ein Penning uth, de de Schipmanne arbeiden vor Winne-Geld.

CCXCI. *Des voyages pour la Scanie.*

Quiconque fera le voyage de Scanie paiera, par chaque laste pesant, quatre deniers pour le chargement et quatre deniers pour le déchargement, et par chaque laste de tonneaux vides, un denier pour la charge et un denier pour la décharge, lesquels deniers seront payés aux matelots pour leurs peines à titre de droit de palan (7).

(1) J'avois dit, note 3 de la page 463 du tome I.er, que ce chapitre étoit le 95.e du code de 1348; mais M. Hach fils ne l'y a pas trouvé probablement, puisqu'il ne me l'a pas envoyé. Il a pu fournir l'article 15 du recès anséatique de 1530 et des autres postérieurs.

(2) Ce chapitre forme les 123.e et 124.e du II.e code publié par Brokes; il est le 3.e dans la compilation de Wisby. J'avois dit, dans la note 1 de la page 465, que ce chapitre étoit le 97.e dans le code de 1348; mais M. Hach fils ne l'y a pas trouvé; voir les articles 12, 28 et 38 du statut de 1299.

(3) Cette disposition développe une partie de l'article 12 du statut de 1299, et a été ultérieurement empruntée par le recès anséatique de 1591, articles 42 et 43.

(4) Le II.e code de Brokes porte l'amende à trois gros tournois.

(5) Cette disposition reproduit l'article 9 du statut de 1299 et a été empruntée à Lubeck par les recès anséatiques.

(6) Cette disposition reproduit le principe du chapitre 57 du statut de 1188.

(7) Ce chapitre est le 128.e dans le II.e code publié par Brokes. Il a quelque analogie avec l'article 20 du statut de 1299; il a été placé dans la compilation de Wisby, article 5.

CCXCIII. Van Stürmans, Schipmans edder Leidesagen Schuld.

Nemand schall deme Schipper, wen he is thor Herenwick, efte tho Travemünde rede tho segelende, sinen Stürmann, noch Leideshagen, noch Schipmann, efte Boßmann uth Schepes Bord nehmen umme Schuld, de he schuldich is, sunder, were des sinen wat im Schepe, dat schall men daruth antwerden by swaren Eiden, und sine Schuld darmede betalen, und dejenne, de dar gewunnen is, schall sine Reise holden, alse he gelavet heft, des schall de Schipper ehme recht wesen.

CCXCIII. *Des dettes des gens de l'équipage* (1).

Lorsqu'un navire aura remonté la rivière jusqu'à Heringswik ou Travemünde, et qu'il sera prêt à partir, nul ne pourra lui enlever de son bord les gens de son équipage pour cause de dette; mais si le débiteur a des effets à bord, ils devront être livrés sous serment pour payer la dette; néanmoins le matelot sera tenu d'accomplir le voyage pour lequel il se sera engagé, et le patron sera juge (2).

CCXCIV. Wol sinem Schipper entgeit ahne Noedt.

Ock schall Nemand entgan sinem Schipperen ahne Noedt, efte entlopen, ock schall Nemand ehne entholden, alsso verne he Lone upgeböret heft, so scholde he dar ein misdedich Mann umme heten.

CCXCIV. *Des cas où l'on abandonne son patron sans nécessité.*

Il est défendu à tout matelot d'abandonner ou de déserter son patron sans nécessité, et il est interdit à qui que ce soit de recevoir un tel déserteur. Si le matelot déserteur a emporté ses gages, il sera criminel (3).

CCXCV. Wor ein Schip thobrickt.

Werdt ein Schipper schipbrokich, dar scholen Schipmans und Boßmans inne verbunden syn deme Kopman helpen sin Gudt tho bergen, alse se besten konnen, und schall ehne darvor geven redlich Arbeides Loen, dat is tho vorstande, so se mit dem Kopmanne und Schipper nicht averein dregen konnen, an de erste Hensestadt, dar se kamenden, edder wor de Olderlüde des Kop-

CCXCV. *Du naufrage* (4).

En cas de naufrage d'un navire, les matelots et autres gens de l'équipage sont tenus d'aider le négociant au sauvetage de ses marchandises (5), autant que cela est en leur pouvoir, et ils recevront un juste salaire; bien entendu que, s'ils ne peuvent tomber d'accord avec le patron et le négociant, ils seront jugés dans la première ville anséatique où ils arriveront ou dans le premier lieu où il y aura des doyens de commerce, et ils seront payés chacun suivant leur mérite, bien en-

(1) Ce chapitre est le 126.e du II.e code publié par Brokes; il forme l'article 6 de la compilation de Wisby.

(2) Le II.e code de Brokes porte ein Richter, *un juge;* voir la note 4 de la page 466 du tome I.er La dernière conjecture indiquée dans cette note me paroît justifiée par la rédaction de l'article 4 du titre II du livre V du code de Riga de 1672, que je publierai plus bas.

(3) Ce chapitre, qui a quelque analogie avec l'article 12 du statut de 1299, est le 127.e dans le II.e code publié par Brokes; il est très-probablement emprunté à l'article 4 du recès anséatique de 1378. L'article 102 du code de 1348 contient le même principe, applicable à tous les serviteurs, et je n'ai pas cru devoir le recueillir; voir la note sur l'article 306 ci-après.

(4) Ce chapitre est le 129.e du II.e code publié par Brokes. J'ai fait observer, page 392 ci-dessus, que la rédaction est conforme en partie à l'article 1.er du recès anséatique de 1412, mais avec une addition faite par l'article 2 du recès de 1417, ce qui peut aider à conjecturer la date du III.e code publié par Brokes.

(5) Le II.e code de Brokes porte la variante : dat se dem Kopman sin Gudt bergen, *sont tenus de sauver les marchandises du négociant.*

mans sind, dar schall men se schriben, und gewen einem Iderman na sinem Vordenste, so tho vorstande von den Schipperen und Kopluеden, de dar denne by gewest sind (1), und wol nicht gearbeidet, de schal nicht hebben. Weret ock dat wer schipbrokich worde an Dûdtscher syde, dar ander Lûde dat gudt helpen bergen, und de Arbeides Lûde sick darumme nicht vordragen konnen mit dem Schipper und mit de Koplûden, dat schall thor negesten Hense-Stadt, dar se kamen, edder idt schall tho dem Oldermanne des Kopmans stan, wat ehre Loen wesen schal vor ehre Arbeid.

tendu, par le patron et les négocians présens au naufrage. Celui qui n'aura point travaillé au sauvetage ne recevra aucun salaire. Si, en cas de naufrage sur les côtes d'Allemagne, d'autres gens viennent aider au sauvetage, et si les personnes qui y ont travaillé ne peuvent s'accorder avec le patron et les négocians, leur salaire sera fixé dans la première ville anséatique où ils arriveront ou par le doyen du comptoir.

CCXCVI. Van Koplûden ehre Fracht tho gevende.

Wen ein Schip, dat geladen is mit Gude, weinich, edder vele, segelt uth der Havene in de See, in Konnigricke verne, und wedder in de Haven segelt, van Noedtsake, und doechte denne dat Schip nicht mehr tho segelende, edder tho redende, allikewol môten de Koplude denne deme Schipperen de Fracht geven.

CCXCVI. *Du fret à payer par les négocians.*

Si un navire, chargé de marchandises en tout ou en partie, après être sorti du port pour mettre en mer, et avoir navigué vers des royaumes lointains, est forcé de rentrer dans le port, et se trouve hors d'état de pouvoir mettre de nouveau à la voile ou d'être conduit à la rame, les affréteurs n'en seront pas moins tenus de payer le fret au patron (2).

CCXCVII. Van Korne inthonemende.

Und wor ein Schipper Korne innimbt; de schall darinne vorbunden syn mit sinem Schipmanne tho averdregende, wat se darinne van Korne hebben, dat se dat vorkôlen, so vaken dat noedt is; queme dar Vorsumniße van, dar schal de Schipper tho antwerden, und so mennichmal se dat Korne vorkôlen, so schall de Kopman den Schipmans und Boßmans vor ider Last geven twe grote Flameschen.

CCXCVII. *Du transport du blé.*

Tout patron qui chargera du blé sera tenu de faire une convention avec ses matelots pour le faire remuer pendant le voyage aussi souvent que besoin sera. Le patron sera responsable de la négligence qui seroit commise. Le négociant paiera aux bossemans et aux gens de l'équipage deux gros flamands par laste pour chaque remuage (3).

CCXCVIII. Nemand schall Geld up Boddemen nemen.

Item so schall Nemand boddemen; weret Sake, dat Jemand Geld up Boddeme dede,

CCXCVIII. *Défense de prendre de l'argent à la grosse.*

Les contrats à la grosse sont interdits. Si quelqu'un donne de l'argent à la grosse, cet

(1) Les mots de so tho jusqu'à sind manquent dans le II.e code de Brokes.

(2) Ce chapitre ne se trouve dans aucun autre code de Lubeck; il n'a été ni admis dans les recès anséatiques ni reproduit dans le statut officiel de 1586; voir cependant l'article 16 du statut de 1299.

(3) Voir sur les sources probables de ce chapitre, qui est le 130.e du II.e code publié par Brokes, la note 4 de la page 459 du tome II de cette collection.

dat Geld schall halv vorboeret wesen den gemenen Hense-Steden, und de andere Helffte der Stadt efte dem Kopmanne, dar he tho kumpt, und de Schipper, de dat Geld up Boddeme empfangen, de schal geven eine Marck Goldes, de Helffte darvan tho fallende in de gemene Hense, und de andere Helffte in der Stadt dem Kopman, dar dit gerichtet werdt.

argent sera confisqué, moitié au profit de toutes les villes anséatiques, et moitié au profit de la ville, ou du comptoir du lieu où le navire arrivera, et le patron qui a pris de l'argent à la grosse paiera un marc d'or, dont une moitié reviendra au trésor de la hanse, et l'autre aux marchands du lieu où cette condamnation sera prononcée (1).

CCXCIX. We sin Schip tho depe ladet.

In allen Haven, dar Schepe inne geladen werden, schal de Stadt, edder de Olderman des Kopmans thosehen, und warnen laten, dat de Schepe nicht tho depe geladen werden, se syn klein edder grot; queme dat mit jennigen Schipperen thor Warde, dat he sin Schipp tho depe geladen hadde, queme dar Schade af, den schall de Schipper allene beteren. Worde ock ein Schip vorladen, und doch sunder Schaden averquewe, van so menniger Last, alse he tho depe geladen hedde, dat bewislich were, schall he geven der Hense, dar he thokumpt, efte dem Oldermanne des Kopmans, so vele Fracht, alse he daranne vordenet heft.

CCXCIX. *Des navires qui sont surchargés.*

Dans tous les ports maritimes les autorités des villes et les doyens des comptoirs seront tenus de veiller et d'engager les patrons à ne point surcharger leurs navires, quelle que soit leur force. Si un patron vient à être convaincu d'avoir surchargé son navire, et d'avoir par suite éprouvé des avaries, il sera tenu de payer lui seul le dommage ainsi éprouvé. Mais, lors même qu'un navire surchargé arrivera sain et sauf à bon port, le patron sera tenu de payer à la ville anséatique ou aux doyens des comptoirs où il arrivera, pour chaque laste de surcharge, le fret qui lui aura été alloué (2).

CCC. Van Seerovers Gudt.

Wor Seerovers Gudt nemen, und ehne dat wedder genamen worden, dejennen, de dat wedder nemen, so verne se up ehre egene Terung uthsind, so scholen se de Helffte des Gudes beholden, und de andere Helffte scholen wedder hebben, den dat de Seerovers genamen hebben; weren averst Frede-Schepe in der See van menen Steden wegen, und se den Seerovers wedder nemen, dat Gudt, dat des Kopmans were, dat scholen se ehme gentzlich wedder gewen.

CCC. *Des reprises.*

Si des pirates prennent des marchandises en mer, et si d'autres navires les leur reprennent à leurs frais, ces derniers conserveront la moitié des marchandises et restitueront l'autre moitié au négociant propriétaire. Mais si les gardes-côtes des villes anséatiques se trouvent en mer, et reprennent sur des pirates des effets appartenant à des membres de la ligue anséatique, ils les restitueront en totalité au propriétaire (3).

(1) Ce chapitre est le 131.e dans le II.e code publié par Brokes; c'est une copie littérale de l'article 4 du recès anséatique de 1418. La disposition qui applique moitié de l'amende au profit de la hanse prouve que Lubeck l'avoit emprunté au recès de 1412; voir la note 3 de la page 527 du tome II de ma collection.

(2) Ce chapitre est le 132.e dans le II.e code publié par Brokes. En le comparant à l'article 5 du recès anséatique de 1412, il n'est pas hors de propos de faire observer que déjà le statut de 1299, article 33, avoit prononcé des peines contre le patron qui surchargeoit son navire.

(3) Ce chapitre est le 133.e du II.e code publié par Brokes. Il est évidemment emprunté à l'article 9 du recès anséatique de 1412, dont il n'adopta que ce qui étoit de nature à entrer dans un statut local.

CCCI. Van Roff und See-Drifft-Gudt.

Vortmehr schall Nemand See-Drifft-Gudt kopen noch Roffgudt, efte handteren; wol dat deit den schall men richten an sin Hogeste, und dat Gudt dar he umme gerichtet werdt, is halv gefallen in de Stadt, dar he gerichtet werdt und de andere Helffte in de gemenen Hense-Steden; koft ock ein Mann alsodanich Gudt, des he sick up Unwetenheit toge, dat schall he war maken, und up den hilligen beholden sulff drudde, und datsulvige Gudt schall vorfallen wesen, wo daven geschreven.

CCCI. *Du vol des marchandises échouées.*

De même personne ne doit acheter des marchandises jetées à la côte ou volées, ni les recéler; celui qui commettra ce délit sera puni de mort, et les marchandises à l'occasion desquelles il aura été condamné seront confisquées moitié au profit de la ville où il a été condamné, et moitié au profit de la ligue anséatique. Si quelqu'un, ayant acheté des marchandises de cette provenance, dit qu'il n'en a pas connu l'origine, il se justifiera par un serment avec deux autres personnes; néanmoins les marchandises seront confisquées comme il est dit plus haut (1).

CCCII. Van Segelende na Martini.

Idt schal nen Schipper na Martini mit geladen Schepen segelen, efte de geballastet sind, uth einer Haven, dar he inne is, sunder dat were also, dat he thovoren uthgesegelt were, uth der Haven dar he geladen were, und queme wor in Norwegen, efte in andere Haven, so mach he segelen, dar he Willen hebbe; were he averst geladen mit Bere, efte mit Heringe vor St. Nicolaus Dage tho vuller Last, de moegen segelen in den Marcket, dar se wunnen sind, so verne de Schipper in den Hilligen sweren wil, dat he anders nene Kopenschop inne heft.

CCCII. *Des voyages postérieurs à la Saint-Martin.*

Il est défendu à tout patron de partir d'un port après la Saint-Martin, soit avec un chargement, soit sur lest; mais s'il est parti avant la Saint-Martin du port où il a pris son chargement, et qu'il soit arrivé en quelque lieu de la Norvége ou dans tout autre port, il pourra mettre à la voile pour tel lieu qu'il voudra. Cependant celui qui aura pris, dès avant la Saint-Nicolas, un chargement complet de bière ou de harengs, pourra mettre à la voile pour se rendre au marché pour lequel il est frété, pourvu que le patron affirme sous serment qu'il n'a pas d'autres marchandises à bord (2).

CCCIII. Van Winter-Lage.

Vortmer scholen nene Schipperen van der Hense segelen, de de Winter-Lage gelegen hebben mit ehren Schepen, vor Cathedra Petri, sunder dat were, dat welck Schipper sin Schip geladen hadde mit Bere, efte mit Heringe, dat Schip mach segelen tho Lichtmißen, und wenner de Schipper so liggende bliven, alse vorgeschreven is, so dorven de

CCCIII. *Des hivernages.*

Il est défendu à tous patrons de la hanse qui ont hiverné avec leurs navires de partir avant la chaire de Saint-Pierre, à moins qu'un patron n'ait chargé de la bière ou des harengs; dans ce cas, il pourra partir à la Chandeleur. Lorsque, par cette cause, les patrons ne peuvent mettre à la voile, les affréteurs n'ont aucun fret à payer s'ils veulent décharger leurs marchandises. Il est cepen-

(1) Ce chapitre est le 134.e du II.e code publié par Brokes; c'est une copie si littérale de l'article 7 du recès anséatique de 1418 qu'on doit croire qu'il y a été emprunté; c'est ce qui peut servir à établir que le III.e code publié par Brokes est postérieur à 1418.

(2) Ce chapitre est le 135.e du II.e code publié par Brokes. Une disposition semblable se trouve dans l'article 13 du statut de 1299; mais celui dont il s'agit ici est évidemment copié sur l'article 7 du recès anséatique de 1417 ou 9 du recès de 1418.

Kopmanne nene Fracht geven, so verne de Kopman wedder uthschepen wil (1), jedoch mach me segelen mit klenen Schepen binnen Landes, up hogeste, de de sind van 24 Last (2); were ock jennich Schipper, efte Kopman, de in der Hense is, hir entjegen, in welcker Stadt Haven de quemen, de Schipper efte Koplüde scholen verboret hebben ehre Gudt, dat sy Schip efte Kopenschop; were ock de Schipper efte Kopman in der Hense nicht, wol denne dat Schip efte Gudt koft, he were Borger edder Gast, de schall dat Schip und Gudt vorboret hebben; beholde averst de Schipper dat Schip, so schall darna in deme Jare Nemand in dat Schip schepen.

Vortmer, wenner jennich Schipper kumpt in eine Haven na Sunte Martens Dage, de schall mit sich bringen einen Breff, darinne he bewise, up wat Tidt he geschepet hebbe, und rede was, mit vuller Last tho segelende.

dant permis de faire le cabotage avec de petits navires jaugeant tout au plus vingt-quatre lastes. En cas de contravention aux présentes par un patron ou négociant quelconque, membre de la hanse, les navires ou marchandises des patrons ou négocians contrevenans seront confisqués à la première ville de la hanse où ils arriveront. Lorsque le patron ou négociant contrevenant ne sera pas membre de la hanse, le navire ou les marchandises seront confisqués entre les mains de quiconque les achètera, qu'il soit bourgeois ou étranger; et si de cette manière le patron conserve son navire, il est défendu à toutes personnes d'y charger ses marchandises pendant l'espace d'un an (3).

En outre, tout patron qui arrivera dans un port après la Saint-Martin devra être porteur d'une lettre prouvant l'époque où il a commencé à charger, et celle où il se trouvoit prêt à faire voile avec son chargement complet (4).

CCCIV. Van Uthscheping und Inschepinge.

Welckerem Schipper wat ingeschepet werdt, de schall dat wedder uthantwerden denejennen, de ehme van des Kopmans wegen darvor antworden wil, up dat idt kame tho rechter Stedinge (6), wente, worde was vorlaren, dar moste de Schipper vor antworden; hebbe ock de Schipper jennich Guth inne, dat sick Nemandt thoegebe, dat scholde he antwerden deme Rade, efte deme Oldermanne des Kopmans, dar he denne lossede.

CCCIV. *Du chargement et du déchargement* (5).

Le patron sera tenu de délivrer les marchandises chargées à la personne qui les réclamera de la part de l'affréteur, et qui s'engagera à les faire remettre sans dommage à qui de droit. Le patron sera tenu de rendre compte des marchandises qui seroient perdues ou endommagées d'une manière quelconque. S'il reste au patron des marchandises que personne ne réclame, il sera tenu de les déposer à la garde du sénat ou des doyens du commerce du lieu du déchargement.

CCCV. Van Schipperen, dede in der See in Noedt kamen.

Wat vor Schipperen in Noedt kamen in

CCCV. *Du patron abandonné dans un naufrage* (7).

Si, en cas de naufrage ou d'échouement,

(1) Au lieu de utschepen, le second code de Brokes porte upschepen, *s'ils veulent charger de nouveau.*

(2) Le II.e code de Brokes porte veerten Last, *quatorze lastes.*

(3) Tout ce qui précède forme le chapitre 136 du II.e code publié par Brokes; il est évidemment une copie de l'article 9 du recès anséatique de 1418.

(4) Cette partie forme le chapitre 137 du II.e code publié par Brokes; il a la même source.

(5) Ce chapitre est le 138.e du II.e code publié par Brokes; c'est évidemment une copie de l'article 11 du recès anséatique de 1418.

(6) Le II.e code, tho rechter Beschorminge, et une variante, tho rechter Hand; ce sont des synonymes.

(7) Ce chapitre est le 139.e dans le II.e code publié par Brokes; il est emprunté à l'article 12 du recès anséatique de 1418, et lorsque l'on compare l'article de ce recès au second du recès de 1412, on acquiert la preuve que le III.e code publié par Brokes n'a pu être fait qu'après 1418.

der See mit Schepe und Gude, und sine Schepes Kinder entögen ehme, und wolden ehme nicht doen helpen, des sick de Schipper beklage, wor men einen, efte mehr aver-queme in jenniger Hense-Stede, efte in des Kopmans Rechte, mochte me ehme dat so bewisen, dat he ehme alsso entgan were, so schall men ehne setten in den Torne twe Mante lang, und geven ehme Water und Brod; dede he dat na der Tidt, dar mehr Klage aver queme, so moste he in den Torne dre Mante, und eten Water und Brod, und schall geven em eine Marck an sin Ohr.

un ou plusieurs matelots ne vouloient pas aider au sauvetage et désertoient, ce ou ces matelots, quelque part qu'on les trouve, dans une ville ou dans une juridiction de la hanse, seront, s'ils en sont convaincus, punis, pour la première fois, d'un emprisonnement de deux mois, au pain et à l'eau; et, en cas de récidive, d'un emprisonnement de trois mois, au pain et à l'eau, et en outre marqués d'un fer rouge à la joue (1).

CCCVI. Entlopet ein Knecht sinen Schipperen.

Weret, dat ein Schipman sinem Schipperen entginge mit siner Hüre, und dar Klage aver queme, mochte me ehme dat averwisen, so schall he in den Torne, und eten Water und Brod und geven dem Schipperen sine Hüre wedder.

CCCVI. *Du cas où un matelot abandonne son patron* (2).

Si un matelot abandonne son patron en emportant ses loyers, et que, sur plainte rendue, il en demeure convaincu, il sera condamné à la prison, au pain et à l'eau, et restituera les loyers à son patron (3).

CCCVII. Nein Gudt in Flanderen senden.

Ock schall nen Kopman sin Gudt in Flanderen senden, einem, de buten der Hense is, tho bevelende, sunder he sendet dat einem, de de in der Hense is, sunder Win, Ber und Herinck, dat mach he senden und bevelen, weme he wil. Ock schall nene Hense Selschop hebben mit jenigem Manne, de in der Hense nichten is, edder höret, he sy Schipper edder nen, ahne Selschop efte ahne Kopenschop.

CCCVII. *Défense d'envoyer des marchandises en Flandre* (4).

Il est défendu à tout négociant d'envoyer ses marchandises en commission en Flandre, à une personne qui n'est pas membre de la hanse, mais il doit les adresser à un membre de la hanse, à l'exception du vin, de la bière et du hareng, qu'il peut envoyer en commission à qui bon lui semblera. Il est défendu à tout Anséatique, patron ou autre, d'entrer en société avec une personne qui n'est point de la hanse ou n'en fait pas partie (5).

(1) Le III.e code de Brokes porte geven eine Marck vor sin Ohr; le sens seroit alors, *il sera tenu de payer un marc pour son oreille,* c'est-à-dire, s'il ne veut pas perdre l'oreille; mais la leçon du II.e code de Brokes, que j'ai préférée, est confirmée par l'article 12 du recès anséatique de 1418.

(2) Ce chapitre est le 140.e du II.e code publié par Brokes; il est très-probablement emprunté à l'article 13 du recès anséatique de 1418. La comparaison de ce chapitre avec le 294.e ci-dessus prouve avec quel peu de soin on compiloit les dispositions législatives. Le premier, emprunté à l'article 2 du recès anséatique de 1380, semble prononcer la peine de mort contre le matelot déserteur; le second, emprunté au recès de 1418, ne prononce que la prison.

(3) Le texte ne dit rien sur la durée de la prison; le II.e code la porte à quatre mois, veer Mante sitten, et un manuscrit dont Brokes a recueilli quelques variantes la porte à trois mois, dre Mante

(4) Ce chapitre est le 141.e dans le II.e code publié par Brokes. Il n'est pas possible de douter qu'il ne soit une copie de quelques-uns des recès anséatiques dont j'ai donné les dates, notes 1 et 2 de la page 446 du tome II, d'après le travail du syndic Domann.

(5) Les derniers mots, signifiant, dans une traduction littérale, *sans société ou sans commerce,* ne sont pas dans le II.e code de Brokes.

CCCVIII. Werdt einem Schipmann weh in der See.

Welck Schipman, Stürmann efte Bosman weh in der See werdt, also, dat he weddergifft, dat is tho vorstande, efte he so seck worde, de schall sines Lones entberen, dat scholen de Schepes-Kindere und Schipmans mit dem Schipperen delen under sick.

CCCVIII. *Des gens de l'équipage qui sont attaqués du mal de mer.*

Tous pilotes, contre-maîtres, matelots ou autres engagés à loyer, qui seront attaqués du mal de mer d'une manière assez violente pour ne pouvoir faire leur service à bord, seront privés de leurs loyers, et les gens de l'équipage se les partageront entre eux (1).

CCCIX. Hebben etliche Lüde ein Schip thosamende.

Wor Lüde hebben ein Schip thohope, de eine schepet mer in wen de andere, so schall, minste Delheft in deme Schepe, deme meisten volgen (3), sunder dat were, dat de minste mit dem meisten delen wolden; wolde, de dat meiste Del heft dat Schip liggen laten umme Wrewels willen, dat en schall nicht schen, men me schal dat Schip bereden thor See.

CCCIX. *Du navire possédé en commun par plusieurs armateurs* (2).

Lorsqu'un navire appartiendra à plusieurs armateurs, ayant des intérêts inégaux, ceux qui en auront la moindre partie seront tenus de se conformer à l'avis de ceux qui en auront la plus grande partie, à moins que la minorité ne demande à partager. Si la majorité veut laisser le navire sans emploi par méchanceté, ce qui ne doit pas être, on doit permettre à la minorité d'expédier le navire.

CCCX. Vorgeidt ein Schip in der See.

Wenner ein Schip tho brickt in der See, de schall thom ersten de Lüde laten faren mit sinem Bohte, und darna schall he bergen sin Takel und Tow, konnen darna de Fracht-Lüde eres Gudes wat bergen, dar schal de Schipper sin Both tho lenen.

CCCX. *Du navire qui fait naufrage.*

En cas de naufrage, le patron sera tenu d'abord de conduire à terre, avec son canot, les personnes qui se trouvent à bord; puis il devra sauver les cordages et agrès du navire; si ensuite les affréteurs croient pouvoir sauver une partie de leurs marchandises, le patron sera tenu de leur prêter son canot (4).

CCCXIII. Spricht man Gudt an vor Deffte.

Welckerhande Gudt men bringet aver See, und aver Sand, dat ein Man by sick heft Jar und Dach, ißet, dat idt Jemand anspricht

CCCXIII. *De la réclamation des marchandises volées* (5).

Si quelqu'un réclame comme volés ou pillés des effets venus d'outre-mer ou de pays étranger, qui auront été, pendant un an et

(1) Ce chapitre est le 142.e dans le II.e code publié par Brokes; il reproduit l'article 7 du statut de 1299.

(2) Ce chapitre est le 143.e du II.e code de Brokes, et reproduit les articles 25 et 26 du statut de 1299.

(3) Le III.e code publié par Brokes porte, au lieu de deme meisten, les mots deme negesten, qui signifieroient *partie prochaine*. J'ai pensé, d'après le conseil de M. Henschel, qu'au lieu de cette leçon, qui se prêteroit peu à bien exprimer l'intention du texte, il falloit adopter celle du II.e code, qui porte deme mesten.

(4) Ce chapitre est le 144.e dans le II.e code publié par Brokes; il reproduit l'article 30 du statut de 1299.

(5) Ce chapitre, semblable au 334.e du même code, que je ne crois pas utile de recueillir, répond aux 149 et 150 du II.e code publié par Brokes.

vor Deffte efte vor Roff, dejenne, de dat Gudt brachte (1), de is dar neger tho holdende in sinen Wehren (2), wen dejennen, de idt ansprefen, also verne he dat bewisen mach, so kan ehme dat Nemand afwinnen mit Rechte, noch mit Duffte, effte vor Roff, so verne he binnen Landes is gewesen, de dat anspricht.

un jour, en la possession du détenteur actuel, ce dernier, qui les a apportés, sera de préférence admis au serment; ou s'il prouve par témoins qu'il a acheté ces objets, personne ne pourra les lui contester comme volés ou pillés, pourvu toutefois que le réclamant n'ait cessé d'être sur les lieux.

CCCXIV. Findet Jemand Gudt by dem Strande, dat modt he wedder geven.

Wol Schipbroke-Gudt findet by dem Strande, efte by dat Schip fletende kumpt, de schal dat antworden der negesten Stadt, dar he tho kumpt, efte deme Vagede, efte dem Olderman des Kopmans; van deme upfischenden Gude schal men denne geven, de dat gefunden heft, dat twintigeste Deel, heft he dat ock uth der See [van dem Reve] (4) gebracht, so böret ehme de drudde Deel des Gudes.

CCCXIV. *Les objets trouvés sur le rivage doivent être restitués au propriétaire* (3).

Quiconque trouvera sur le rivage des objets naufragés, ou quiconque repêchera ceux qu'il trouvera en pleine mer flottant autour de son navire, sera tenu de les remettre à l'autorité de la ville ou du village le plus voisin, ou aux doyens du commerce. Celui qui aura trouvé ou repêché de telles marchandises, en aura la vingtième partie, mais celui qui aura été les chercher en pleine mer, sur des rocs ou des bancs de sable, en aura le tiers.

ORDONNANCE DE 1542 (5).

De Erbar Radt desser Keyserlyken Stadt Lubegk hefft na forchfoldiger vorbetrachtunge, umme wolffart ohrer ghemeinenn burgernn unnd cóplude, unnd

Le vénérable sénat de cette ville impériale de Lubeck, après une mûre délibération, dans l'intérêt de la prospérité de ses bourgeois et négocians, et afin de remé-

(1) Le II.e code de Brokes, chapitre 149, ajoute aver See unde aver Sand, *d'outre-mer ou de pays étrangers.*

(2) La rédaction du reste de ce chapitre est différente et plus claire dans le II.e code, article 149; la voici : Also verne alse he dat bewisen mach mit twen erlicken Mannen, efte mit sinem Werde, offte mit der Stadt Breven, dar he dat Gudt koffte, alse em jemand mit Recht affthowinnende, dont voici le sens : *s'il le prouve par deux personnes irréprochables, ou par son serment, ou par des documens de la ville où il a acheté les marchandises.* La rédaction que je viens de présenter est aussi dans l'article 334 du III.e code, que j'ai cru inutile de reproduire. Mais l'article 150 du II.e code donne une troisième rédaction, qu'il est bon de connoître : Vortmer all dat Gudt, dat kumpt van buten in, aver See unde Sand, dat ein Man by sick heft jar unde Dach mach he dat bewisen, so kan eme dat Nemand affwinnen mit Rechte, noch vor Duffte offte Roff ansprecken, so verne de binnen Landes is, de darumme spricht. Le sens étant néanmoins le même que celui du chapitre 313 du III.e code, je n'ai pas cru devoir le traduire.

(3) Ce chapitre est le 152.e dans le II.e code publié par Brokes; il résume les dispositions des articles 14, 15 et 17 du statut de 1299.

(4) Les mots van dem Reve, *sur des rocs ou sur des bancs de sable*, ne se trouvant pas dans le III.e code de Brokes, j'ai cru devoir l'ajouter d'après le II.e code.

(5) Cette ordonnance est, comme je l'ai dit, page 396, une nouvelle rédaction de celle de 1530, qui, étant devenue un recès anséatique, a été publiée, tome II, pages 488 et suivantes; mais, dans l'état de cette nouvelle rédaction, le document appartient à Lubeck. Je ne ferai, sur les articles qui sont identiques avec le recès de 1530, d'autres notes que celles des renvois aux numéros ou de l'indication des additions.

denn gebreckenn, so by denn Schippernn unnd ohrenn Schepes kindernn befunndenn vorthokamende Desse nafolgende ordinantie ingesettet unnd beleveth. Gebedet darumme einem jewelckenn deßulvenn tho holden by pene unnd bothe sunder gnade thovorbornn, vann elckem stucke, unnd straffe eynes Erbaren Rades wo hir nafolgeth.

I. Thom erstem dath alle Schippers desser Stat burgere, und deme Erbaren Rade mith eydenn vorwanth synn, und dath ock anders keine schippere thogelatenn werde.

II. Eyn itlick Schipper, de nu ys, edder thokumpftich werdenn mach, schal plichtig, und schuldich syn mith synes schepes uthredernn, und frundenn eynn Deel vor deme Rade tho erschinenn, unnd vor sick eine gute tuchenisse vortodragenn, dath he eynn fram und getruwe Man wyll weßen deßer gudenn Stat thom bestenn, unnd dath he nene schipkinder, oder boßlude wyll gebrucken de he vormerckenn werth, dath ße der Stat untruwe synn, unnd wor jemandes van synen schipkindernn, edder copludenn anders wenn sick hir inne eigenth vann ehme wurde vormerket, dathsulve eynem Erbaren Rade anthoseggenn, up dath desulvenn vann dem Rade werdenn gestraffet. Welckern dußenn artickell de Schippere unnd Uthredere also vullenkomelickenn scholen holden, by straffe eines Erbaren Rades sunder gnade und pene druttich marcken dar de overtredere dessessulvenn invorfallenn synn schole.

III. Item eynn Schipper schall in keiner mathe mechtich wesenn, synn schip, Dath he mith sampt etlickenn frundenn hefft, thovorfrachtenn, sunder mith wyllenn dersulvenn syner frunde, und dar desulvenn sine frunde dar over clagedenn, schall de Schipper desser Stat Lubeck teyen marck lubesch thogevende vorbort hebben.

dier aux abus qui règnent parmi les patrons et leurs matelots, a établi et adopté l'ordonnance suivante; il veut en conséquence que chacun l'observe, sous les peines et amendes à subir sans rémission pour chaque contravention, et sous peine d'être puni par le vénérable sénat, comme il suit :

I. Premièrement tous les patrons doivent être citoyens de cette ville et avoir prêté serment au vénérable sénat; d'autres patrons ne devront pas être admis (1).

II. Tout patron, qui se trouve être tel en ce moment ou qui pourra le devenir dans la suite, sera tenu de comparoître devant le sénat avec une partie de ses armateurs et co-intéressés, et de produire une déclaration constatant qu'il veut être un homme pieux et fidèle, dévoué à cette bonne ville; qu'il n'emploiera dans son équipage aucun homme qu'il reconnoîtroit ne pas être dévoué à cette ville, et que, si quelque matelot ou marchand qu'il aura à bord se conduit à cet égard autrement qu'il ne convient, il le dénoncera au vénérable sénat, afin que cet individu soit puni,

Les patrons et armateurs devront se conformer exactement au présent article sous peine d'être punis par le vénérable sénat, et sans rémission, d'une amende de trente marcs à laquelle le transgresseur sera condamné (2).

III. *Item*. Un patron n'aura, en aucune façon, le pouvoir de fréter le navire qu'il possède en commun avec d'autres associés, si ce n'est au su et du gré de ceux-ci. Lorsque les co-intéressés porteront plainte d'une contravention commise à cet égard, le patron sera condamné envers cette ville de Lubeck à une amende de dix marcs lubeckois (3).

(1) Cet article n'est pas dans le recès de 1530. On voit qu'il tient à la police et à l'intérêt local.
(2) Cet article est le 1.er du recès de 1530.
(3) Cet article est le 2.e du recès de 1530; voir tome II, page 469, note 2.

IV. Item eynn Schipper schall sick nicht vordristen in jenniger havenn synn schip tho vorkopenn jegenn siner frunde hethenn und bevell, und dar de frunde dar over clagedenn, so schall desulve schipper dar sodanes overgeclageth werth, Twintich marck der Stat vorbraken hebben, unnd de straffe dar vann by dem Ersamen Rade staenn.

IV. *Item.* Un patron ne devra point se permettre de vendre son navire dans un port quelconque sans l'aveu et l'ordre de ses co-intéressés; et si ceux-ci se plaignoient de ce qu'il a violé cette défense, le patron contre lequel aura été portée cette plainte sera passible d'une amende de vingt marcs au profit de la ville, et, en outre, puni par le vénérable sénat (1).

V. Item dar de Schipper unnd sine frunde dem Copmanne up einen ernenthenn Dach rede tho synde thosedenn unnd de Schipper alsdenn nicht were bereit, unnd de Copman dem also thogesecht, dar durch wurde vorhindert unnd sinn guth tho rechtenn tydenn nicht inth Marcket anqueme, so schall de schippern sampt synenn frunden dem Copmanne vor sine geborliche richtere tho rechte staenn unnd denn schadenn betheren na erkenthenisse des rechten.

V. *Item.* Lorsque le patron et ses co-intéressés auront promis à quelque négociant d'être prêts à un jour déterminé, si le patron n'est pas prêt à cette époque, que le négociant à qui la promesse aura été faite se trouve arrêté par cette cause, et que sa marchandise n'arrive pas en temps opportun sur le marché, le patron et ses co-intéressés seront tenus de répondre au négociant devant les juges compétens, et de réparer le dommage suivant leur décision (2).

VI. Item dar de Schipper durch denn Copman wurde vortogert, dath he sine reyße, na lude der Fracht Zerternn dar over vorsumede, so schall de Copmann denne Schipperen sinen schadenn uprichtenn, na erkanthenuß eines Erbaren Rades edder framer lude.

VI. *Item.* Lorsque le patron aura été retardé par le négociant, en telle sorte qu'il ne puisse accomplir son voyage, suivant la teneur des chartes-parties, le négociant devra payer au patron des dommages-intérêts suivant le jugement du vénérable sénat ou d'arbitres (3).

VII. Item wenner de schepe westhwart jen Hollanth, Seelanth, Engellanth unnd Schotlannt segelenn, schall dem Schipperen unnd Sturmanne eine Lasth, deme Hovethboßmann, Schrivein, Timmermanne unnd Kake eine halve lasth unnd denn anderen boßludenn veer thunnen alsdenne thor voringe horenn. Wenner oversth de schepe uth denn Stedenn Osthwert segelenn und in der Ostzee lossenn, so schall hebbenn de sturmann thor foringe 1/2 lasth, de schipmann, hovethboßmann, Kock, tymmermann, schrivei, bussenschutte, elck veer thunnen, de ghemeinenn boßmans thwe thunnen unnd eyne halff man eine thunne gudes.

VII. Lorsque les navires feront voile vers l'Ouest, pour la Hollande, la Zélande, l'Angleterre et l'Écosse, le patron et le contre-maître auront droit, pour leurs ports francs, à un laste; le principal bosseman, l'écrivain, le charpentier et le cuisinier, à un demi-laste, et les autres matelots, à quatre tonneaux (4). Mais lorsque les navires feront voile vers l'est des villes et déchargeront dans les ports de la mer Baltique, le patron aura pour port franc un demi-laste; le premier matelot, le principal bosseman, le cuisinier, le charpentier, l'écrivain et le canonnier auront chacun quatre tonneaux, les matelots deux tonneaux et les garçons un tonneau (5).

(1) Cet article est le 3.e du recès de 1530.
(2) Cet article est le 4.e du recès de 1530.
(3) Cet article est le 5.e du recès de 1530.
(4) Tout ce qui précède forme l'article 6 du recès de 1530; le reste est une addition.
(5) Voir sur le droit de portée ce que j'ai dit note 3 de la page 490 du tome I.er de ma collection.

VIII. Item, so schall ock nemanth des anderen sine voringe vorkopen ane des schippers wetenn unnd wyllenn, by vorlust siner foringhe.

IX. Item eynn Schipper schall tho keiner voringhe tho anthwerdenn schuldig oder vorplichtet sinn, wanner dath schip geladenn ys, sunder de jenne de se geschepet hefft, mach se beholden unnd fryenn tho sinem bestenn.

X. Item eynn jewelck schipper schall na older ghewanheit bynnen schepes borde sinem volcke spyßen, alß des vlesckdages vor kocken spyse Speck unnd arwittenn, offte ander kokennspyse unnd rynthflesck. Des visfdages grütte, bonen, arwittenn, offte ander koken spyse, und twierleie soltenn visck, als Herinck, Dorsck, offt Kabbellaw.

XI. Item dar de Schipper inn einige havenn queme, dar man frisck vlesck, edder visck tho kope krigen konde, dar mach de schipper vann kopenn, und spysenn na ßinem gefalle. Jodoch vann nemande dar tho schole werdenn geengeth oder gedrenget by brocke teynn marck.

XII. Item dar eyn Schipper in einige Havenn oder reyde queme, unnd dath volck tho Landt wolde varenn, so schall dah de Helffte vann deme volcke stedes im schepe blivenn, unnd dath truwelickenn helpenn bewarenn, unnd dar jemanth vann dem volcke sick hir inne anders vordristede, sunder vorloff des schippernn, denn wyll eynn Erbar Radt straffen unnd schall dar tho teynn marck hebben vorboret.

XIII. Item wenner eynn Schipper gefrachtet inn Engellanth, dath de Schipper deme Volke vor de mark Soß stoters geven unnd eines Boßmans voringe teynn stoters. Des Hovethboßmans vofftein stoters wesenn

VIII *Item*. Nul ne pourra acheter le droit de port franc d'un autre, à l'insu et contre le gré du patron, sous peine de perdre son droit (1).

IX. *Item*. Nul patron ne sera tenu de répondre de ce que les matelots auront chargé pour leurs ports francs, mais ceux qui en ont chargé doivent veiller à leur conservation et en payer les droits (2).

X. *Item*. Tout patron devra, suivant les anciens usages, nourrir les gens de son équipage à bord du navire, en leur donnant les jours gras, pour mets bouillis, du lard et des pois, ou autres mets, et de la viande de bœuf; les jours maigres, du gruau, des haricots, des pois ou autres mets bouillis, et de deux sortes de poissons salés, tels que des harengs, de la merluche et du cabillaud (3).

XI. *Item*. Lorsque le patron arrivera dans un port où l'on peut trouver à acheter de la viande ou du poisson frais, le patron pourra en acheter et le servir à table, suivant sa convenance; mais nul n'aura le droit de l'y contraindre, sous peine de dix marcs d'amende (4).

XII. *Item*. Lorsque le patron arrivera dans quelque port ou rade, et que l'équipage voudra aller à terre, la moitié devra néanmoins toujours rester dans le navire et concourir fidèlement à sa garde; et si quelque homme de l'équipage se permettoit d'en agir autrement sans la permission du patron, le sénat se réserve de le punir, et il devra en outre payer dix marcs d'amende (5).

XIII. *Item*. Lorsqu'un patron se frète en Angleterre, le patron doit donner à l'équipage six *stoters* pour un marc; et la portée d'un matelot sera de dix stoters; celui du principal matelot de quinze stoters. En Hol-

(1) Cet article forme le 7.e du recès de 1530. J'ai corrigé la traduction que j'avois donnée de cet article, parce qu'en effet vorkopen signifie *acheter à l'avance,* ainsi qu'on le voit dans l'article 22, lettre G, du statut civil de Hambourg de 1292, et non pas *vendre,* qui se dit verkoper.

(2) Cet article forme le 8.e du recès de 1530. Ma traduction de cet article n'étoit pas assez exacte.

(3) Cet article forme le 9.e du recès de 1530.

(4) Cet article forme le 10.e du recès de 1530.

(5) Cet article forme le 11.e du recès de 1530; voir la note 1 de la page 492 du tome II.

schall. Im Hollanth Sostein stuvers vor de Mark, unnd ifft eynn Schipper uth Hollanth, Seelanth, oder Engellant na Bruwase lege, so schal de Schipper deme volcke vorbeteringe des Drudden pennings gewenn, dar he wedder losset, wenner he wedderumme uth Bruwase gekamen.

lande, seize *stuvers* formeront l'équivalent d'un marc. Si un patron fait voile de la Hollande, de la Zélande ou de l'Angleterre pour la Provence, le patron devra donner à l'équipage une indemnité du tiers en sus dans le lieu où il déchargera de nouveau, lorsqu'il sera revenu de la Provence (1).

XIV. Item wenner eyne Schip uth Zeelanth, Hollanth offte Bargenn in der Ostzee geladenn segelt, schall de Schipper denn schepeskindern vor de foringe achte schillinge lubesck tho gevenn vorpflichtet synn, wo overst eth Schip ballasth segelt, so schall Schipper tho keiner foringe vorstricket synn. Jodoch hebbenn se de schipkindern ehre foringe beschepet, des moghen se geneten.

XIV. *Item.* Lorsqu'un navire fait voile de la Zélande, de la Hollande ou de Berghen avec une cargaison dans la mer Baltique, le patron devra donner aux matelots pour leur droit de portée huit schellings de Lubeck; mais si le navire est seulement lesté, le patron ne leur devra aucun droit de portée. Néanmoins si les matelots se sont procuré de quoi former leur pacotille, ils la pourront charger (2).

XV. Item eyne Schipper schall nichts uth synem Schepe van schepesresschoppe, vitallie oder anders wath, noch eth Schip sunder wethenn und willenn der Rheder vorkopenn, weer't dar over einich Schipper wurde beschlagenn, dath will eynn Erbar Radt gelick duffte holdenn unnd strafenn.

XV. Un patron ne pourra rien vendre des agrès, vivres ou autres choses de son navire, ni vendre le navire lui-même, à l'insu et sans la volonté des armateurs. Si quelque patron étoit pris en contravention, le vénérable sénat entend le traiter et le punir comme voleur (3).

XVI. Item eyne Schipper schall synenn frundenn vonn der fracht unnd kostgelde, so he vann deme Copmanne hefft enthfangen, rechte reckenschop unnd bescheit doenn. Dar eth anders wurde befundenn, wyll Ein Erbar Radt straffenn, wo im fortbevoren geschrevenne artikeln bestimmet.

XVI. Un patron devra rendre bon compte à ses co-intéressés du fret et de l'argent qu'il aura reçu des marchands à titre de menues avaries; s'il agissoit autrement, le vénérable sénat sévira suivant ce qui a été fixé dans l'article précédent (4).

XVII. Ock so schall nein Schipper enen hurenn, dann ehme vorersth gefrageth, mit weme he latest gesegelt, unnd ifft he vann demsulvenn mith fruntschup, edder nicht geschidenn, und dar deselve dath nicht mith schrifftenn, oder susten bewisenn konde, schall he ehne nicht hurenn.

XVII. Nul patron ne devra non plus engager qui que ce soit avant de lui avoir demandé avec qui il a navigué en dernier lieu, et s'il en est séparé amicalement ou non; et si celui-ci ne peut en donner la preuve par écrit ou autrement, le patron ne devra point l'engager (5).

XVIII. Ock so schall de Schipper sinem volcke, wenner he dath thor Zeewarth gehuret,

XVIII. Le patron promettra aux gens de son équipage, en les engageant pour le

(1) Cet article forme le 12.e du recès de 1530; voir les notes 2, 3 et 4 de la page 492 du tome II.
(2) Cet article n'est pas dans le recès de 1530; il est bon de le rapprocher de l'article 7 ci-dessus.
(3) Cet article est le 13.e du recès de 1530; il complète l'article 4 ci-dessus.
(4) Cet article est le 14.e du recès de 1530; voir la note 2 de la page 493 du tome II.
(5) Cet article est le 15.e du recès de 1530; voir la note 4 de la page 493 du tome II.

de hure ehrem in dren tydenn tho gevende betavenn, als thom erstenn, wenner dath Schip halff geladen, thom anderenn dar he werth lossende, unnd thom drudden wanner he wedder tho huß gekammen, Unnd dath Schip dar henn he eth wyll hebben gelecht.

voyage, de leur donner leurs loyers en trois délais, le premier tiers quand le navire est chargé à moitié, le second au déchargement, et le troisième quand il est de retour et que le navire est mis à terre, à sa volonté (1).

XIX. Ock so schall neyn Boßmann vann ßinem Schippern scheidenn in keiner Havene, noch vorstranth ehr de reiß gedaen, Darup he sick verhuret hefft, by vorlusth sinem hoigestenn, eth sy denne deith vorlove unnd wyllen des Schippernn gescheenn, nnd deßulven dath konne bowysenn, Unnd dar des wes vann denn boßludenn geschege, unnd dath vann denn Schippernn nicht vormeldeth, de schall deme Rade in druttich marcken brocke vorfalle synn.

XIX. Nul matelot ne devra non plus quitter son patron dans aucun port ou rade, avant que le voyage pour lequel il s'est engagé soit accompli, sous peine de mort, à moins que ce ne soit avec la permission et du gré du patron, et qu'il puisse le prouver; lorsque des matelots auront agi ainsi, et que le patron ne les dénoncera pas, il sera passible envers le sénat d'une amende de trente marcs (2).

XX. Item eynn Schipper schall ock darup acht hebbenn unnd sehenn, dat he synn Schip nichten vorladen baven de maner, unnd wenner de Overricheit Dar ße uth segeleun oder Dar ße lossenn, darna sehenn werth latenn, unnd hir inne anders befundeth, so schall de Schipper der Overricheit vofftich marck vorborer hebbenn.

XX. Un patron devra veiller aussi à ce que son navire ne soit pas chargé outre mesure; et lorsque l'autorité du lieu où il aura mis à la voile, ou du lieu où il déchargera, fera l'inspection et constatera une contravention sur ce point, il sera condamné à une amende de cinquante marcs au profit de cette autorité (3).

XXI. Item eynn Schipper schall ock darup vlitige achtunge unnd upsehent hebben, Dath des Copmans gudth, wanner deßulvenn ehre guth schepen recht gestowet unnd gesettet werde, also dath de Copmanne dar over keinen schaden lyde unnd de gudere dar durch nicht werdenn beschedigt, Wurde over einich Schipper hir inne anders ersporth unnd befundenn, schall desulve Schipper twintich marck vorbort hebbenn der Overricheit tho gevende, Wor eth oversch durch denn sturman, roffsturman, oder schimmans vorstowet wurde, scholen ße tho sollichem schadenn der gudere tho anthwordenn vorplichtet synn.

XXI. Un patron devra aussi faire attention et veiller avec soin à ce que les marchandises des négocians, lorsque ceux-ci chargent leurs marchandises, soient bien arrimées et placées, en telle sorte que les négocians n'éprouvent à ce sujet aucun tort, et qu'elles ne soient pas endommagées. Si quelque patron est découvert et trouvé en contravention à cet égard, il sera condamné à une amende de vingt marcs au profit de l'autorité (4). Si les marchandises sont arrimées par le pilote, le contre-maître ou des principaux matelots, ceux-ci seront responsables de toute avarie de ces marchandises (5).

(1) Cet article, qui n'est point dans le recès de 1530, a sans doute été emprunté à celui de 1580; mais, avant cette époque, la 134.e ordale du code de Brème de 1303 avoit porté une règle semblable, quoiqu'en déterminant une proportion différente.

(2) Cet article est le 16.e du recès de 1530.

(3) Cet article est le 17.e du recès de 1530.

(4) Cette partie reproduit l'article 18 du recès de 1530, analogue à l'article 24 de la compilation de Wisby.

(5) Cette seconde partie est une addition fondée sur des règles de droit commun.

XXII. Item dar eynn Schipper gefrachtet unnd eme de Copmann wath thogesecht unnd he anghenamen, eth sy denen venthe war, offt wath eth sy, unnd he dath ynn denn Prame offte in synn Schip entfangenn, unnd he alß de Schipper, dath wedder an Landt sendede unnd liggenn lethe, so schall de Schipper vorplichtet, unnd dar tho geholdenn wesenn datsulve guth deme Copmann, gelick alset int marckede mochte geguldenn hebben tho betalen, Unnd de Schipper mach sinn fracht in der betalinge korten.

XXIII. Item offt dar enich Schipper schipbrokich wurde, so schall de Schipper vorplichtet synn, mit sinem volcke, dat guth helpenn bargenn, unnd dar vor vann denn Copludenn redelick unnd themelick loenn heisschenn, unud nemen. Unnd dar se sick under eynandernn derwegenn nicht kondenn voreinighenn, so schall unnd wyll eynn Erbar Radt se darover scheidenn, und deme Schippern horet vann denn geborgenen guderen sine fracht na erkanthenisse des Erßamen Rades unnd lanckheit der segelatienn, Ock schall sick nemanth van denn geborgenenn gudenn des Copmann ethwas tho entpferdigenn understann offte vordristenn, wert dar jemant over beslagenn, wyll eynn Erbar Rath inth hogeste lathenn straffen nnd punierenn.

XXIV. So jemandes vann denn schipkindernn deme Schipper so he schipbrockich wurde inn berginge der gudern nicht helpenn unnd mith bergenn wolde, denn wyll eynn Erbar Radt an synn frigh Hogeste straffenn lathenn.

XXV. Item ock schall men allerleie quatzerie unnd overich drinckent, alße tho helenn und halven, in denn schepen nalathen, ock neine gesterie mit mannen unnd frovenn offte sustenn dar inne anrichten, Unnd

XXII. *Item*. Lorsqu'un patron, étant prêt à charger son navire, un négociant lui a promis de charger quelque chose et qu'il l'a accepté, que ce soit des marchandises de détail ou de toute autre espèce, s'il en a pris livraison dans son canot ou dans son navire, et qu'ensuite, lui patron, il les renvoie à terre et les laisse en arrière, il sera tenu de payer ces marchandises au négociant au prix qu'elles pourront valoir dans le marché de la destination; mais il aura droit de retenir son fret sur la somme qu'il paiera (1).

XXIII. *Item*. Si quelque navire fait naufrage, le patron sera tenu d'aider avec son équipage à sauver les marchandises, et il aura droit d'exiger des négocians un salaire équitable et proportionné; s'ils ne peuvent s'accorder à cet égard, le vénérable sénat se réserve de statuer. Le patron aura droit à son fret pour les marchandises sauvées, au jugement du vénérable sénat, et suivant la durée du voyage. Nul ne devra non plus se permettre de soustraire quelque chose des marchandises sauvées; si quelqu'un en demeuroit convaincu, le vénérable sénat le fera punir de la manière la plus sévère (2).

XXIV. Si un matelot, en cas de naufrage, se refuse à aider le patron au sauvetage des marchandises, le vénérable sénat le punira de mort (3).

XXV. *Item*. On devra aussi s'abstenir dans les navires de toute espèce de discours grossiers et d'excès de boisson; on ne devra point également y faire d'orgies avec des hommes, des femmes ou autrement (4) [et,

(1) Cet article est le 19.e dans le recès de 1530.

(2) Cet article est le 20.e dans le recès de 1530; voir la note 2 de la page 495 du tome II.

(3) Cet article n'est point dans le recès de 1530; l'article 305 du III.e code de Brokes, emprunté aux recès anséatiques, étoit moins sévère.

(4) Le texte porte sustern; j'ai cru, d'après la leçon du recès de 1530, qui porte sust, devoir écrire sustenn.

so des wes geschege unnd in denn schepenn gebrucket wurde, scholenn de sturman, schipman unnd Hovethboßman denn Schippern ith sulvige getruwelick tho vormeldenn, und wahrhafftigenn tho berichtenn vorplichtet synn. Unnd se oversch sollichs vorschwegenn, unnd dem Schipper vann demsulvenn ßinem sturman, Schipman offt Hovethboßman nicht angetoget, unnd dennoch deme Schipper loffwerdich byqueme, und dem Erbaren Rade clagenn wurde, Szo wyll eyn Radt na gebor dar over richtenn, unnd straffen, unnd schall deme schippernn in dre marck pene synn forfallenn.

si quelque chose de semblable se passoit dans un navire, le pilote, le contre-maître et le premier matelot devront le dénoncer au patron et en faire un rapport fidèle. Si ceux-ci ne le dénoncent pas, et que le patron, ayant eu connaissance du fait sans la dénonciation du pilote, du contre-maître ou du premier matelot, s'en plaigne devant le vénérable sénat, le sénat en jugera et décidera suivant les circonstances] (1); les matelots contrevenans seront passibles envers le patron d'une amende de trois marcs.

XXVI. Item eyne elck Boßman schall vann deme Schepe nicht scheiden, edder entwechblivenn, wenner de Schipper wedder tho huß gekamen, ehr denne he deme Schippern eth Schip darhenn eth deme Schippern gheleveth tho leggen gehulpenn hefft, unnd wor Jemanth anders dar inne befunden, schall deme Schippern dre marck tho gevende vorborth hebbenn, Unnd dar tho vann nenen Schippernn in eynem gantzenn Jare eine hure schole mogenn wynnen.

XXVI. *Item.* Nul matelot ne devra abandonner le navire ni s'en absenter, lorsque le patron sera revenu au lieu du départ, avant de l'avoir aidé à ramener le navire au lieu qu'il indiquera; et quiconque contreviendra à cette disposition sera passible envers le patron d'une amende de trois marcs, et ne pourra, pendant le délai d'une année entière, entrer au service d'aucun autre patron (2).

XXVII. Item So dar Jemandes vann deme volcke einen Pram tho lossenn oder tho ladenn vorsumede, schall desulve deme andernn volcke achte schillinge, vann einem bothe, oder Steßnissescheepe, veer schillinge Lubesch tho gevende vorboret hebbenn.

XXVII. *Item.* Lorsque quelqu'un de l'équipage aura négligé d'aider à la décharge ou à la charge d'une prame, il sera tenu de payer aux autres hommes de l'équipage huit schellings, et s'il s'agit d'un bateau ou navire de la Stekenitz, quatre schellings de Lubeck (3).

XXVIII. Item ock schall nemandes vann dem Schepesvolcke einighe vorbuntheniſſe, wedder unnd keghenn denn Schippernn tho makenn edder anthorichtenn sick undernemen oder vordristenn, Szo dar Jemant over befunden wurde, wyll eynn Erbar Radt inn ßiner Wedderkumpth myth tween marckenn broke strafenn.

XXVIII. *Item.* Nul homme de l'équipage ne devra se permettre de former des coalitions contre le patron; si quelqu'un en demeuroit convaincu, le vénérable sénat se réserve de le punir à son retour par une amende de deux marcs (4).

XXIX. Item de Schipkindere, de eynn Schipper gewunnen und gehuret hefft, scho-

XXIX. *Item.* Les matelots qu'un patron a engagés et loués devront se rendre au navire

(1) Ce qui est entre des crochets est une addition à l'article 21 du recès de 1530; voir l'article 40 ci-après.
(2) Cet article est le 22.e du recès de 1530; voir la note 4 de la page 495 du tome II.
(3) Cet article est le 23.e du recès de 1530.
(4) Cet article est le 24.e du recès de 1530; mais l'amende y est portée à dix marcs.

lenn am ersten Daghe alß ehne de Schipper gehetenn unnd befalenn, tho Schepe varenn wurde einer hir inne anders erspört unnd sumich befundenn, ane vorloff des Schipkernn, schall darvor vertein Daghe in ghefenckenisse syttenn, unnd welck vann densulvenn Schipkindernn ane wethenn unnd wyllenn des Schipkernn einen Dach unnd nacht uth deme schepe synn oder bliven, unnd dath de Schipper oder Sturman mit tween andernn Schepeskindernn tugenn konenn, densulven mach de Schipper, so he wyll vorloff gevenn, unnd vath desulve so erlovet, enthfanghenn hefft, Dat schall he deme Schippernn weddergevenn unnd dar tho deme Schippernn sine halve hure uthtorichtenn vorplichtet synn, Unnd dar he des am gelde nichten hedde so schall he vor eine etliche halve marck, acht Daghe in der gefencknuß liggenn.

aussitôt qu'il le leur ordonnera et signifiera; si quelqu'un étoit trouvé en contravention et en retard sans la permission du patron, il sera mis en prison pour quinze jours. Si un matelot reste un jour et une nuit hors du navire, à l'insu et contre le gré du patron, et que celui-ci ou le contre-maître le prouve par le témoignage de deux autres matelots, le patron pourra, s'il le veut, lui donner congé. Le matelot congédié devra restituer au patron ce qu'il a reçu de lui, et, en outre, il sera tenu de lui rembourser la moitié des gages convenus; et s'il n'avoit point d'argent à lui, il subira huit jours de prison pour chaque demi-marc (1).

XXX. Item so schall ock nein Schepeßmann alhir up der strahtenn byle dragenn, by vorlusth des byles unnd eines Erbaren Rades straffe, sunder eynn Sturman, unnd ein Hovethbosman mach eynn Byll dragen.

XXX. *Item.* Nul matelot ne devra non plus porter ici de hache dans les rues, à peine de confiscation de la hache, et sous peine d'être puni par le vénérable sénat; néanmoins un contre-maître et un principal bosseman pourront porter une hache (2).

XXXI. Item wanner dath Schip up der reyde licht; so schall dar nemanth, dath Both, offte Espinck vann deme Schepe vorenn ane vorloff des Schippernn, Sturmans, offte Hovethboßmans, ock so schall eynn jeder alle nacht in deme Schepe weßenn, sunder he hebbe denne vorlöff vann denn Schippernn, Sturmanne, oder Hovethboßmanne, Wereth hir emanth gebreklich wurde angefundenn, dat schall dathsülve einem Erbaren Rade myth teyen marckenn lubesch affweddenn [Edder so de Schipper deme Vagede tho Travemunde dar over klaende, So schall de vageth na erhorter Clacht denn beclagedenn in de Isern slaenn, beth so lange eynn Erbar Radt ehne begnadet].

XXXI. *Item.* Lorsque le navire se trouvera en rade, nul ne devra en détacher le canot ou la chaloupe pour s'en éloigner, sans la permission du patron, contre-maître ou principal bosseman. Tout le monde devra aussi passer toute la nuit dans le navire, à moins d'une permission du patron, contre-maître ou principal bosseman. Si quelqu'un est trouvé en contravention à cet égard, il sera passible, envers le vénérable sénat, d'une amende de dix marcs.

[Si le patron s'en plaint devant l'avoyer de Travemunde, ce magistrat devra, la plainte reçue, mettre aux fers l'accusé, jusqu'à ce que le vénérable sénat lui fasse grâce] (3).

XXXII. Item so schall ock neyn Boßman

XXXII. *Item.* Aucun matelot ne devra

(1) Cet article est le 25.e du recès de 1530.
(2) Cet article est le 26.e du recès de 1530.
(3) Cet article est le 27.e du recès de 1530, sauf l'addition qui est entre deux crochets.

den Kock drengen buten tydes, Dann tho rechter tydt tho spysenn unnd offt Jemanth sick des underwunde, de schall dathsulve deme Ersamenn Rade mith vyff marckenn affweddenn, unnd ßo eth deme Kake vann Jemande boyegende, unnd he dath nicht vormeldede, unnd eynn Erbar Radt des tho wethenn kreghe, So schall de Kock dar vor teynn marck gebrakenn hebbenn.

XXXIII. Item dar Jemanth vann denn Schipkindernn des Schipperen kosth, de unstrafflich, vorachtede, unnd tho spilde brachte unnd dath de Schipper mith synem eigen volke kone betugenn, densulven mach de Schipper an Lanth setten unnd ys ohme keine hure tho gevende schuldich.

XXXIV. Item wor eynn Schipper mit synem Schepe segelt oder vor ancker licht, eth sy binnenn offte buthenn der haven, wor eth sy, unnd de notturfft erforderde uth Rade des Schippers, up deme Schepe wacht tho holden, Szo schölenn de Schepeskindere, sämptlick mit deme Copmanne up demsulven Schepe de wacht, beyde dach unnd nacht getruwelick tho holdenn vorplichtet synn, Woll aversch dar jegenn strevenn, unnd ungehorsam wurde, denn wyll eynn Erbar Rath up anbringenn unnd clagent des Schippers na gebor straffenn lathenn.

XXXV. Item wenner de Schipper uth Zee gekamen unnd sick tho gedragenn, Dath eth Schepesvolk unlusth und mötherie im Schepe angerichtet hedde, Szo schall de Schipper vorplichtet wesenn, sollichs denn Rederenn des Schepes tho vormeldenn, umme den Deder der gebor tho straffenn, Also dath sick eynn ander dar anne moghe hebbenn tho bedenckenn. Unnd so de Schipper sollichs ßinenn Redernn nicht vormeldede, edder ock de Redere mith sampt deme Schipper dathsulve vorschwegenn, unnd darover

non plus importuner le cuisinier, afin de manger hors des temps fixés pour les repas réguliers; et si quelqu'un se permettoit d'en agir ainsi, il sera passible, envers le vénérable sénat, d'une amende de cinq marcs. Si le cuisinier auquel un matelot se seroit ainsi adressé ne le dénonçoit pas, et que le vénérable sénat vînt à en être instruit, il sera condamné à une amende de dix marcs (1).

XXXIII. *Item.* Si quelqu'un des hommes de l'équipage méprisoit et déprécioit la nourriture fournie par le patron, bien qu'elle fût irréprochable, et que le patron avec son propre équipage pût l'attester, le patron pourra mettre cet homme à terre et ne sera pas tenu de lui donner des gages (2).

XXXIV. *Item.* Si un patron en route, ou ayant amarré son navire dans un port ou autrepart, croit nécessaire de faire garder le navire, les matelots et les négocians qui sont dans le navire devront faire chacun son tour de garde, de jour et de nuit. Ceux qui s'y opposent seront punis par le vénérable sénat sur la dénonciation et plainte du patron (3).

XXXV. *Item.* Lorsque des gens de l'équipage se seront rendus coupables de désobéissance, ou qu'ils auront fait des coalitions pour abandonner le travail dans le navire, le patron devra les dénoncer, après son retour, aux armateurs, pour que les malfaiteurs soient punis suivant la gravité du délit, de manière que les autres se gardent bien d'en commettre un semblable.

Lorsque le patron ne les aura pas dénoncés aux armateurs, ou si ces derniers et le patron gardent le silence et ne forment pas de plainte, le vénérable sénat punira les arma-

(1) Cet article est le 28.e du recès de 1530.
(2) Cet article est le 28.e du recès de 1530.
(3) Cet article n'est ni dans le recès de 1530 ni dans aucune autre loi antérieure que je connoisse.

nicht clagedenn, unnd eynn Erbar Radt des nachmals berichtet wurdenn, Dath wyll eynn Erbar Radt, beyde an de Redere unnd Schippernn tho straffenn hebbenn, Also dath eth hinfürder vorbliven moghe.

teurs et le patron pour prévenir ces illégalités, s'il a connoissance du fait (1).

XXXVI. Item wenner eynn Schip geladenn uth der Zee kumpt unnd inslethenn kan, so scholenn de Schipkindere vorplichtet synn dathsulve Schip vor de Stat, edder so wyth de Schipper unnd sine frunde dath hebbenn wyllenn, tho bringenn, unnd aldar tho lossenn, wather styff makenn, unnd alle takelt, unnd towe thobringenn, dar de Schipper dath hebben wyll, unnd vann deme Schepe nicht tho scheidenn ane vorloff des Schippers, Demgheliccken (wo berurt) scholenn de Schipkindern vorplichtet synn wenner eynn Pram gudes uth deme Schepe up der Reyde gelosset ys, Wenner oversch eynn Schipp lossede up der Reyde twe Prame, so schollen de Schepeßkindere vorplichtet weßenn, dath Schip beth thor Herinckwick tho bringen, Losseden se dre offte mehr prame up der Reyde, scholenn se dath Schip vor de Vögedie tho Travemunde tho bringenn vorplichtet synn, Dathsulve aldar tho vorthowenn unnd waterstyff tho makenn, Duth Schip helpenn tho lossenn, und wenner eth Schip ghelosset ethsulvige tho bringenn, wor eth deme Schipper will ghelegenn synn, unnd aldar watherstyff makenn unnd ane vorloff des Schippers vann demsulvenn Schepe nicht enthreisenn, offt scheidenn, eth Schip sy vorerst vorwaret, Unnd so Jemandes hir entjegenn dede, denn wyll eynn Erbar Radt der gebor also latenn straffenn, Dath sick eynn ander dar anne scholl hebbenn tho bedenckenn.

XXXVI. *Item.* Si un navire chargé, à son retour, peut entrer [dans la Trave], les matelots devront conduire le navire jusque dans la ville ou aussi loin que le patron et les armateurs demanderont, pour le décharger, le faire étayer à terre et pour transporter tous les agrès et câbles où le patron voudra, et ils ne devront point partir du navire sans la permission du patron. Cette obligation subsistera pour les matelots lorsque la cargaison d'une barque a déjà été déchargée à la rade; mais si l'on a déchargé à la rade la cargaison de deux barques, les matelots ne seront obligés de conduire le navire que jusqu'à Heringwik. Si l'on a déchargé à la rade la cargaison de trois ou de plusieurs barques, ils seront obligés de conduire le navire jusqu'à l'avoyerie de Travemunde pour y amarrer le navire, et, lorsqu'il sera déchargé, le transporter où le patron voudra l'étayer à terre; ils ne pourront sortir du navire sans la permission du patron, ni le quitter avant qu'il ne soit remis. Toute contravention sera sévèrement punie par le vénérable sénat, à l'exemple des autres (2).

XXXVII. Item wenner eynn Schipp buthenn up der Reide losset, so scholenn de Schipkindere denn Praem dar des Copmannes gudere mede gelosset werth vann der

XXXVII. Lorsqu'on décharge un navire en dehors à la rade, les matelots devront chercher la barque à l'aide de laquelle on décharge les marchandises à l'avoyerie de

(1) Cet article, qui n'est pas dans le recès de 1530, est presque un double emploi avec les articles 25 ci-dessus et 40 ci-après.

(2) Cet article, assez mal rédigé, n'est pas dans le recès de 1530; on voit qu'il prescrit des mesures locales pour Lubeck.

Vögedie tho Travemunde uth halenn unnd densulvenn des avendes wedder inbringen unnd an des Copmans pale vor der Vogedie vast makenn, unnd so vakenn sodanes vann nodenn na Inholde der Taffelenn tho Travemunde hangende.

Travemunde et l'y ramener le soir, et l'attacher au pieu du négociant aussi souvent que cela sera nécessaire, selon les tableaux affichés à Travemunde (1).

XXXVIII. Item de Schipper schall synn volck hurenn up dre parte, eynn part tho Lubeck, eynn part dar he kumpt unnd gedencket tho ladenn, unnd dar he wedder losset tho Lubeck offte anders vor und schall de Schipper eynn Jeder part gevenn na des Landes, offt der Stat muntte, so de mark ganckbar isth, nemlich tho Lubeck Sosteynn schyllinge vor de mark, in Prussenn vofftein grossenn vor de mark, in Pommern Sosteyen schillinge Sundesch vor de marck, im Ryke Dennemarckenn, unnd in Norwegenn Sostein schillinge Densck vor de mark, in Zeelanth unnd Hollanth Sostein stuvers, in Engellanth Soß stoters vor de mark, de over na Lyßboenn, offt in Franckrykenn segelenn scholenn gewenn de halffenn Hure to Lubeck unnd de andern helffte, dar eynn Jeder losset, unnd na der muntte so darsulvesth ganckbar ist.

XXXVIII. *Item.* En engageant son équipage, le patron conviendra de trois délais: un tiers sera payé à Lubeck, un tiers au lieu de destination, et un tiers après son retour à Lubeck ou autrepart; et le patron paiera chaque tiers dans la monnaie du pays ou de la ville, tant qu'on donne pour le marc, c'est-à-dire, à Lubeck, seize schellings pour le marc; en Prusse, quinze gros pour le marc; en Poméranie, seize schellings de Stralsund pour le marc; dans les royaumes de Danemarck, de Norvége, seize schellings danois pour le marc; en Zélande et en Hollande, seize stuvers; en Angleterre, six staters pour le marc; mais ceux qui vont à Lisbonne ou en France paieront la moitié des salaires à Lubeck, et l'autre moitié au lieu de destination, en espèces qui y auront cours (2).

XXXIX. Item so eth sick thobrage, Dath eynn Zeefarende Mann befundenn wurde, de eynn mothwillig nprorisch, unnd ser schalckhafftig boß bowe were, denn schall men namkundig maken, unnd in der Schipper Sellschup apenbar anschlaenn, Dar mith eynn Jeder Schipper sick vor sollichem bovenn wachtenn unnd vorsehen kone.

XXXIX. *Item.* Si un marin se trouve être mutin et très-malin, on proclamera son nom et on l'affichera dans le lieu de réunion des marins, afin que chacun se puisse garder de cet homme (3).

XL. Item so Jemanth der Schipperen in dessenn vorschrevenn artickelenn mith dem Volcke simulerde, stylle schwege, unnd nicht en clagede vnnd eynn Erbar Radt denn Schipperenn Dar mede bewanede, desulve

XL. *Item.* Lorsque dans un délit prévu par les articles précédens, un patron prend le parti des gens de l'équipage, s'il se tait et ne se plaint pas, il devra se purger par un serment si le sénat vénérable l'en soupçonne. S'il refuse de prêter ce serment, le vénérable

(1) Cet article n'est point dans le recès de 1530. Il est encore local pour Lubeck; on voit que chaque commerçant avoit son embarcation propre attachée à un pieu, et c'est ce qui peut expliquer l'objet de l'article 42 du code de 1240.

(2) Cet article, qui n'est point dans le recès de 1530, probablement parce que le recès de 1380 paroissoit suffisant, se rapporte aux articles 13 et 14 ci-dessus, qu'il peut servir à expliquer.

(3) Cet article, qui n'est point dans le recès de 1530, est conforme à un grand nombre de dispositions de statuts ou de recès anséatiques antérieurs.

Schipper schall sick des vor deme Wedde, mith sinem Ede purgeren, und enthleggen, Szo he dath nicht doen wolde, wyll eynn Erbar Radt densulvenn na ghelegennheit der sache ernstlich lathenn straffenn.

XLI. Unnd baven duth vorschrevenn alle, So wyll, unnd Gebedet eynn Erbar Radt desser Keyserlickenn Stat Lubeck, dath sick eynn Jder Schipper, unnd schepesKinth holde unnd schicke na Lude unnd Jnholde der Zeerechte, by pene unnd straffe eines Erbarenn Rades.

sénat le punira sévèrement selon les circonstances (1).

XLI. *Item.* En outre de tout ce qui est ci-dessus prescrit, le vénérable sénat de cette ville impériale de Lubeck entend et ordonne que tout patron et matelot tienne et se conforme aux termes et à la teneur des lois maritimes, sous peine d'être puni par le vénérable sénat (2).

EXTRAITS DU CODE OFFICIEL PUBLIÉ EN 1586 (3).

LIBER III. — TITULUS IV.

VI. Von Verpfändungen.

Verpfändet oder versetzet jemand sein Schiff, und segelt gleichwol mit demselben anders wohin, und verkaufft es, so ist es kein Pfand; kommt er aber wiederum mit gemeldetem Schiff auf unser Stadt Ströhme, so wird es wiederum Pfand.

LIVRE III. — TITRE IV.

VI. *Des gages et hypothèques.*

Lorsque celui qui a affecté un navire à une dette le conduit en pays étranger et le vend, le droit de gage est éteint; mais s'il revient dans notre ville et dans ses eaux, le créancier reprend son droit sur le navire (4).

LIBER III. — TITULUS XIII.

I. Von Gemeinschafft ohne Gesellschafft.

Können sich gemeine Erben über ihrem Erbe, an stehenden und liegenden Gründen nicht vertragen, sondern der eine wil von dem andern sich scheiden, so mag derselbige welcher scheiden wil, das Erbe anf ein Geld setzen und sol den andern die Option und Wahl lassen, ob sie zu dem Gute kiesen oder Geld nehmen wollen, doch welcher die

LIVRE III. — TITRE XIII.

I. *De l'indivision sans société.*

Lorsque des co-héritiers ne peuvent s'accorder sur le partage d'immeubles héréditaires, et que l'un d'eux veut faire cesser l'indivision, il a le droit de mettre à prix l'objet commun en laissant aux autres l'option ou de conserver cet objet pour ce prix, ou de se contenter de l'estimation qu'il a faite. Le choix aura lieu dans la huitaine, et le prix sera payé dans les quatre semaines suivantes.

(1) Cet article, qui n'est point dans le recès de 1530, est à peu près la même chose que les articles 25 et 35 ci-dessus.

(2) Cet article est le 30.e dans le recès de 1530.

(3) M. Henschel, qui a corrigé le texte, a consulté plusieurs éditions que je m'étois procurées, et principalement celle de 1613 et celle de 1829, qui reproduit littéralement celle de 1728.

(4) Cet article reproduit l'article 146 du code de 1240.

Wahl hat, sol kiesen binnen acht Tagen, das Geld aber sol man in vier Wochen erlegen: Gleichergestalt sol es auch mit gemeinen Schiffen gehalten werden. Wann sich aber gemeine Erben aus einem Gute nicht scheiden wollen, und können sich doch mit einander in der Güte nicht vertragen, so sol das Loß darüber geworffen werden, wer setzen sol, alsdann hat der ander die Option.

On suivra les mêmes règles pour les navires communs (1).

LIBER IV. — TITULUS Ier.

VII. Von Diebstall.

Wird Schiffern, Fuhrleuten und andern, Gut überzubringen vertrauet, liefert er dasselbige nicht so vollkommlich an den Ort, dahin er es bringen solte, sondern verleugnet ein Theil Gutes, welches hernachmals bey ihm befunden wird, man sol ihn straffen als einen Dieb.

LIVRE IV. — TITRE Ier.

VII. *Du vol.*

Lorsque des patrons et autres personnes semblables qui ont reçu des objets à transporter, ne les livrent pas au lieu convenu, mais en retiennent une partie, si ce fait est prouvé, ils doivent être punis comme voleurs (2).

LIBER VI.

Von Seehändeln.

TITEL I.

Von Schiffern und Schiffsvolk.

I. Giebet sich einer für einen Schiffer, Steurmann oder Bothsmann aus, und bestehet nicht dafür, kann er dessen überwiesen werden, mit denjenigen welche in dem Schiffe seynd, der sol das Geld, dafür er gedinget worden, wieder geben, und darzu noch halb so viel.

II. Dinget ein Schiffer einen Steurmann oder Bothsmann, dieselbigen seynd schuldig, dem Schiffer die volle Reise zu halten, wie sie gelobet haben: Wäre aber einer der solches nicht halten wollte, der sol dem

LIVRE VI.

DES AFFAIRES MARITIMES.

TITRE Ier.

Du patron et des gens de l'équipage.

I. Celui qui se sera engagé comme patron, pilote ou matelot, sans être en état d'en remplir les devoirs, sera tenu de restituer les loyers qu'il aura reçus et la moitié en sus, s'il est convaincu de son incapacité par ceux qui se trouvent à bord (3).

II. Les pilotes et matelots qui se sont loués à un patron sont tenus d'accomplir le voyage pour lequel ils se sont engagés; les contrevenans restitueront au patron la totalité des gages qu'ils auront touchés, et, en outre, ils

(1) Cet article, dont je ne traduis pas la dernière phrase, parce qu'elle est absolument inutile, reproduit l'article 60 du code de 1240.
(2) Cet article reproduit l'article 224 du III.e code de Brokes, que j'ai cru inutile de recueillir.
(3) Cet article est emprunté du 288.e article du III.e des codes publiés par Brokes.

Schiffer das gantze Lohn wieder geben, das er von ihm empfangen, und darzu noch die Helffte, als ihm der Schiffer gelobet hatte.

lui paieront la moitié de ceux qui leur étoient promis (1).

III. Es sol kein Schiffer eines andern Steurmann, Gleitsager oder Piloten, oder auch einen Bothsmann abspannen, thut jemand das, so soll er gemeldte Steurmann, Piloten, Bothsmann wieder überantworten demjenigen, welcher sie erstlich gedinget, und dieselbigen Gedingete einer oder mehr, sollen dem ersten, der ihn angenommen hat, Abtrag thun mit so viel Gelde, als er ihm bey dem Gedinge zugesagt hatte, oder er sol schweren, daß er von dem erstlich besprochen, bey dem er ist befunden worden : Welcher sich nun zu zweyen Herren vermiethet hatte, der sol demjenigen die volle Reise leisten, der ihn behalten wird : Dieweil er sich aber seines ganzen Lohns verlustig gemacht, dadurch, daß er sich zu zweyen Herren vermietet gehabt, so sol doch bey dem Schiffer stehen, was er ihm für die Reise aus gutem Willen geben will, doch soll er dabey auch umb dieser That willen in des Raths Straff verfallen seyn.

III. Il est défendu à tout patron de débaucher le second, le pilote ou le matelot d'un autre; celui qui contreviendra à cette défense sera tenu de remettre l'homme ainsi engagé, qui sera réclamé, à celui qui l'aura engagé le premier, et les individus qui se seront engagés deux fois, quel que soit leur nombre, paieront à celui qui les a engagés le premier, à titre de dommages-intérêts, une somme égale aux gages promis, ou bien ils affirmeront, sous serment, qu'ils ont été engagés en premier lieu par celui près duquel ils se trouvent. Quiconque se sera engagé à deux maîtres sera tenu d'accomplir le voyage avec celui qui le conservera; mais, bien qu'il ait encouru la perte de ses loyers en totalité, pour s'être engagé à deux maîtres, il sera loisible au patron de lui payer pour le voyage ce qu'il jugera convenable; cependant le matelot n'en sera pas moins sujet à être puni par le sénat pour raison de son délit (2).

IV. Binnen des Havens, darin das Schiffsvolck gehüret, mag er dasselbige wiederumb enturlauben, doch, daß er ihnen den halben Lohn gebe, so ferne sie über vierzehn Tage in dem Haven dem Schiffer zu gefallen liegen würden; kommen sie aber aus gemeldtem Haven mit der vollen Ladung so muß er ihnen voll Lohn geben, oder in seiner Kost behalten, so lang daß er seine Reise vollbringen kann, welches doch bey dem Schiffer stehen soll, sie zu bezahlen, oder aber zu enturlauben.

IV. Tant que le patron sera dans le port où les gens de l'équipage ont été engagés, il pourra les congédier, mais il sera tenu de leur payer la moitié des gages, s'ils sont restés à sa disposition, dans ce port, pendant plus de quatorze jours; mais s'ils sont déjà sortis du port avec un chargement complet, il devra leur payer la totalité de leurs gages, ou les entretenir à ses frais jusqu'à ce qu'il puisse accomplir son voyage; l'option de les payer ou de les congédier appartiendra au patron (3).

V. Es sol kein Schiffsvolk nach der Verheurung, ausserhalb dem Schiff, ohne seines Schiffers Erlaubniß bey Nacht schlafen, wie dann auch niemand bey Nacht des Schiffers Both oder Esping von dem Schiff

V. Il est défendu aux gens de l'équipage, après leur enrôlement, de découcher du navire, sans la permission du patron; il leur est également défendu de détacher du navire, ou de mettre à l'eau, pendant la nuit, la

(1) Cet article reproduit une partie de l'article 289 du III.e code publié par Brokes.
(2) Cet article reproduit le reste de l'article 289 du III.e code publié par Brokes.
(3) Cet article ressemble pour le fond au premier alinéa de l'article 290 du III.e code publié par Brokes. Dans le texte, l'édition de 1613 porte, au lieu de bezahlen, *payer,* behalten, *garder.*

führen, oder aus dem Schiff ablassen sol, ohn des Schiffers Erlaubniß, alles bey deselben Straff.

chaloupe ou le canot du navire, sans la permission du patron; le tout sous les peines que celui-ci jugera convenable d'infliger (1).

VI. Wenn ein Schiffer von hier nach der Heringwieck oder Travemünde komt und segelrede ist, so soll niemand sein gehürtes Schiffsvolk aus des Schiffes Borth nehmen, Schuldsachen halber: wäre aber etwas von seinem Gute in dem Schiffe, das soll man bey dem Eide ausantworten, und seine Schuld damit bezahlen. Nichts desto weniger aber sollen dieselbigen Schiffs-Kinder einer oder mehr, dem Schiffer die volle Reise leisten, wie sie gehüret worden.

VI. Lorsqu'un navire aura remonté la rivière jusqu'à Heringwick ou Travemunde, et qu'il sera prêt à partir, nul ne pourra faire arrêter à bord les gens de l'équipage pour cause de dette; mais si le débiteur a des effets à bord, ils devront être livrés sous serment pour payer la dette; néanmoins ce matelot ou ces matelots, s'ils sont plusieurs, seront tenus d'accomplir le voyage pour lequel ils se seront engagés (2).

VII. Es sol auch ohne Noth dem Schiffer sein Bothsvolk nach empfangener Heur nicht entlaufen, noch vorsetzlich auf dem Lande bleiben, der Meynung, zu Schiff nicht wieder zu kommen. Wie dann auch derselben einen oder mehr, niemand aufnehmen noch aufhalten soll; und welcher also muthwillig mit der Heur entläufft, nnd dessen überweiset, der sol dem Schiffer seine Heur wieder geben, und drey Monat in dem Thurm mit Wasser und Brod darzu gestrafft werden, der ihn aber auffgehalten, in willkührliche Straff gefallen seyn.

VII. Il est également défendu aux gens de l'équipage de quitter le patron sans nécessité, après avoir reçu leurs loyers, ou de rester à terre dans l'intention de ne pas retourner à bord. Nul ne devra recevoir ou retenir de tels matelots. Quiconque aura déserté avec ses gages, et en demeurera convaincu, sera tenu de les restituer au patron, et subira trois mois de détention dans la tour, au pain et à l'eau. Celui qui l'aura reçu sera puni arbitrairement (3).

VIII. Wann ein Schiffer Korn in sein Schiff einnimpt, so sol er mit seinen Schiffskindern schüldig seyn, dasselbige über Bordt einzubringen, und so offt es Noth, auf der Reise kühlen. Würde er, der Schiffer, solches versäumen, so sol er dazu antworten, es wäre dann, daß er durch Wetter oder Wind, oder sonsten durch ehehafte Verhinderung davon abgehalten, die er rechtmäßig zu beweisen soll schuldig seyn. So oft nun als sie solches Korn kühlen werden, dafür sol der Kauffmann dem Schiffer und Bothsleuten zu jederzeit geben, von jeglicher Last anderthalb Schilling.

VIII. Tout patron qui chargera du blé doit le faire transporter à bord par ses matelots, et le faire remuer, pendant le voyage, aussi souvent qu'il sera besoin. Le patron sera responsable de la négligence qu'il y apportera, à moins qu'il ne puisse valablement prouver qu'il en a été empêché par le temps ou par toute autre cause légitime. Le négociant paiera au patron et aux gens de l'équipage un schelling et demi par laste pour chaque remuage (4).

(1) Cet article offre, à peu de différences près, la même rédaction que la seconde partie de l'article 290 du III.e code publié par Brokes.
(2) Cet article reproduit l'article 293 du III.e code publié par Brokes.
(3) Cet article reproduit l'article 294 du III.e code publié par Brokes.
(4) Cet article reproduit l'article 297 du III.e code publié par Brokes.

IX. Welchem Schiffer an Gütern etwas eingeladen wird, die sol er wiederumb überantworten, demjenigen, der sie eingeschiffet, oder einem andern von seinetwegen, der dazu antworten will, auf daß sie zurechte gebracht werden ohne Schaden. Dann würde etwas von den Gütern verlohren, oder sonsten Schaden darzu kommen, so muß der Schiffer davon Rechnung geben. Hätte auch der Schiffer etlich Gut im Schiff, dazu sich niemand ziehen thäte, soll er solches dem Rath der Oerter, oder den Aelterleuten des Kauffhandels, da er lossen wird, überantworten.

IX. Le patron sera tenu de delivrer les marchandises chargées à l'affréteur, ou à quiconque les réclamera de sa part, et s'engagera à les faire remettre sans dommage à qui de droit. Il tiendra compte des marchandises qui seroient perdues ou endommagées d'une manière quelconque. S'il lui reste des marchandises que personne ne réclame, il sera tenu de les déposer à la garde du sénat ou des doyens du commerce du lieu où s'effectuera le déchargement (1).

X. Verscheiget ein Schiffer eingeladen Gut vorsetzlich in seiner Rechnung mit den Freunden, und solches darnach bewiesen wird, soll er einem Diebe gleich gestrafft werden.

X. Tout patron qui sera convaincu d'avoir sciemment omis, dans son compte avec ses armateurs, une partie des marchandises chargées, sera réputé voleur (2).

XI. Wann einem Schiffer, Steurmann, Bothsman, oder anderen, welche umb Heur segeln, die Seekrankheit also ankommet, daß sie ihre Arbeit und Dienst nicht leisten können, die sollen auch der Heur entbehren, die soll aber dem andern Schiffsvolk unter sich zu theilen zugestellet werden.

XI. Tous patrons, seconds, matelots ou autres, engagés à loyer, qui seront attaqués du mal de mer d'une manière assez violente pour ne pouvoir faire leur service à bord, seront privés de leurs loyers, et les autres gens de l'équipage les partageront entre eux (3).

XII. Wo der Bönnig gebrochen, das ist, wo zu Lossen angefangen wird, da ist man die Fracht zu bezahlen schüldig.

XII. Le fret doit être payé dans le lieu où l'on commence le déchargement (4).

XIII. Wann ein Schiffer seine volle Fracht bekömt, so mus er auch alsdann den Schiffskindern volle Heur geben, es wäre denn, daß ein anders zuvorn beredet.

XIII. Lorsqu'un patron reçoit la totalité de son fret, il est tenu de payer aux gens de son équipage la totalité de leurs loyers à moins de convention contraire (5).

TITEL II.

Von geworffenem Gut.

I. Ist ein Schiff in Wassers Noth, also, daß man Güter auswerffen mus, solcher

TITRE II.

Du jet.

I. Si, par fortune de mer, un patron se voit forcé de procéder au jet, la perte des

(1) Cet article reproduit l'article 304 du III.e code publié par Brokes.
(2) Cet article reproduit l'article 224 du III.e code publié par Brokes; voir la note 2 de la page 438.
(3) Cet article reproduit l'article 308 du III.e code publié par Brokes.
(4) Mot à mot, *où l'on rompt les planches.* Voir la note 3 de la page 233 ci-dessus.
(5) Cet article, non plus que le précédent, ne se trouvent point dans des statuts antérieurs de Lubeck. L'édition de 1613 ajoute sie, *entre eux,* à la fin de l'article.

Schade der geworffenen Güter gehet über Schiff und Gut, welches im Schiff erhalten wird, dergestalt, daß die Schiffs-Freunde, und auch der Kauffmann denselben, ein jeglicher an seiner Quota so viel er an Schiff und Gut haben mag, bezahlen muß, als das Gut gelten möchte, in dem Haven, dahin sie zu segeln bedacht waren, da dann auch also fort die Vergleichung und Bezahlung geschehen sol

marchandises jetées sera répartie sur le navire et les marchandises restantes, de manière que les armateurs et les chargeurs la payent, chacun dans la proportion de ce qu'il a dans le navire et le chargement. La valeur des marchandises jetées sera réglée d'après leur prix au port de la destination, où se feront également la répartition et le paiement (1).

II. Wann Gut, fürstehender Noth halber, in die See geworfen wird, da darf der Schiffer, Steurmann und Bothsmann den Schaden nicht gelten helfen, so fern über eine halbe Last schwehr nicht geworffen wird; ist es aber darüber, so müssen sie nach ihrer quota mit bezahlen helffen, so viel sie über ihre Führung darin haben werden.

II. Lorsque, dans le cas d'un danger imminent, des marchandises seront jetées à la mer, les patron, second et matelots, ne contribueront pas à la réparation du dommage, si le jet n'excède pas un demi-laste pesant; mais, s'il excède cette quotité, ils y contribueront proportionnellement pour tout ce qu'ils auront chargé au delà de leurs ports francs (2).

III. Die Wardierung aber des Schiffs, soll also gehalten werden, daß der Schiffer das Schiff an Geld schlagen solle, dafür er es gedencket zu behalten, daran die Kauffleute die Wahl haben sollen, ob sie es dafür annehmen, oder dem Schiffer lassen wollen. Also sol auch des Schiffers Fracht so wohl von den Gütern, welche geworffen als behalten worden seyn, gerechnet werden.

III. L'estimation du navire se fera ainsi qu'il suit : le patron déclarera la somme pour laquelle il consent à garder son navire; et les négocians auront l'option de le prendre à ce prix, ou de le laisser au patron. On fera également entrer en compte le fret dû au patron, tant celui des marchandises jetées que celui des marchandises conservées (3).

IV. Würde auch Gut geworffen, welches der Schiffer einem guten Freunde überzuführen auf sich genommen, aus Gunst und Freundschaft, dafür keine Fracht bedungen, so darff der Schiffer darzu nicht antworten.

IV. Si l'on vient à jeter des marchandises dont le patron se sera chargé pour compte d'ami, et à titre d'obligeance et d'amitié, il n'en sera pas responsable (4).

V. Verleuret der Schiffer seine Mast oder Segel in der See, Sturms oder andern Unglücks halber, darzu darff der Kauffmann nicht antworten. Wäre aber die Mast durch Noth gehauen und geworffen, doch mit Willen derjenigen, welche im Schiff gewesen,

V. Si, par tempête ou autres cas fortuits, le patron perd ses mâts ou ses voiles, le négociant n'est aucunement passible de cette perte. Mais si, en cas de détresse, un mât a été coupé et jeté, de l'avis de ceux qui étoient à bord, pour sauver le navire, corps et biens, le dommage sera réparti sur le navire

(1) Cet article reproduit l'article 88 du code de 1240.

(2) Cet article reproduit l'article 145 du II.e code publié par Brokes.

(2) Cet article, qu'on ne trouve point dans des statuts postérieurs de Lubeck, est emprunté à l'article 41 de la compilation de Wisby.

(4) Je n'ai pas trouvé la source de cet article dans de plus anciens statuts de Lubeck.

zu Errettung Schiffs, Leibs und Guts; so soll der Schade gehen über Schiff und alles Gut, wie oben gemeldet.

et le chargement comme il est dit ci-dessus (1).

VI. Ein jeder Schiffer ist verpflichtet, sich mit Anker, Tackel und Tau, und anderer Schiffsbereitschaft zu versorgen, damit er des Kaufmanns Güter durch die See zu begehrtem Haven bringen möge. Und wann zu solcher Schiffsbereitung Schaden kommen würde, so ist der Kauffmann, denselben mit zu ertragen, nicht allein nicht schüldig, sondern der Schiffer sol auch dem Kauffmann zum Schaden antworten, es wäre denn zwischen dem Schiffer und Kauffmann ein anders bedinget.

VI. Tout patron est tenu de se munir d'ancres, de câbles, de cordages et autres agrès, afin de pouvoir transporter les marchandises au port convenu; et si ces agrès viennent à être avariés, non-seulement le négociant ne sera pas tenu de contribuer au dommage, mais encore le patron sera responsable envers le négociant du dommage qui pourroit en être résulté, à moins de convention contraire entre eux (2).

VII. Es sol auch ein jeglicher Schiffer einen reinen Ueberlauf halten; dann, würde darüber geklaget, daß derselbige zu viel beladen, und daraus Schade enstanden, also, daß dasselbige Gut auf dem Ueberlauf in der Noth muste geworffen werden, so soll der Schiffer zu dem Schaden alleine antworten, es wäre denn, daß es mit Willen und auf Ebentheur des Kauffmanns, welcher das Gut auf den Ueberlauf gesetzet, geschehen, so muß der Kaufmann den Schaden selbst tragen, nichts aber desto weniger ist der Schiffer in des Raths Straff gefallen.

VII. Il est ordonné à tout patron d'avoir un franc tillac, car, si l'on venoit à se plaindre que le tillac étoit surchargé, et qu'il en ait résulté des avaries, de sorte que, dans un moment de danger, il ait fallu jeter à la mer les marchandises chargées sur le tillac, le patron supportera seul le dommage, à moins qu'elles n'y aient été chargées du consentement du chargeur, et à ses risques et périls; dans ce cas, le chargeur supportera seul la perte. Le patron n'en sera pas moins passible des peines que le sénat jugera à propos de lui infliger (3).

TITEL III.

Von Schiffbruch.

I. Frachten Kauffleute, oder sonst jemand ein Schiff, so haben sie dasselbige nach ihrem Willen zu gebrauchen. Bricht das Schiff in der See, also, daß es seine Reise nicht vollbringen kann, so seynd die Frachtleute mehr

TITRE III.

Du naufrage.

I. Quand des négocians ou tous autres affrètent un navire, ils peuvent l'employer comme ils le jugent à propos. Si le navire fait naufrage en route, de sorte qu'il ne puisse accomplir son voyage, les affréteurs

(1) Cet article reproduit l'article 152 du code de 1240.

(2) Cet article n'est dans aucun des statuts antérieurs de Lubeck. M. Hach père, dans une notice qu'il eut la bonté de m'envoyer en 1824, m'a assuré qu'il se trouvoit dans un code inédit, probablement celui dont j'ai donné la description, tome I.er, page 367, comme existant au musée Dreyérien, nº 61. Ce manuscrit est une traduction des Rôles d'Oléron, et en effet notre article en reproduit à peu près l'article 10, formant l'article 24 [22] de la compilation de Wisby.

(3) Le principe de cet article, qu'on retrouvera pour le sens dans l'article 5 du titre IV ci-après, paroit emprunté de l'article 16 du recès anséatique de 1447; voir la note 1 de la page 533 du tome II de ma collection.

nicht dann die halbe Fracht, von den geborgenen Gütern, zu geben schuldig.

ne devront que le demi-fret des marchandises sauvées (1).

II. Wann aber ein gefrachtet Schiff in der See Schaden nimpt, ohne Schuld und Versäumniß des Schiffers, und bringet doch des Kaufmanns Gut zur Stett, so sol er davon volle Fracht geben, das Gut aber, welches nicht zur Stätte kompt, sondern in der See bleibet, oder sonsten durch Schuldt des Schiffers verdorben, davon gibt man keine Fracht.

II. Mais si un navire éprouve en mer des avaries, sans la faute ou la négligence du patron, et que néanmoins il délivre à bon port les marchandises de l'affréteur, celui-ci en paiera le fret entier; néanmoins aucun fret ne sera dû pour les marchandises qui n'arriveront pas à bon port, et qui auront péri en mer, ou qui auront été avariées de toute autre manière par la faute du patron (2).

III. Würde ein Schiffer einen Schiffbruch erleiden, so soll er, mit sampt seinem Volk verpflichtet seyn, dem Kaufmann sein Gut bergen zu helffen, nach allem ihrem Vermögen. Dafür soll er, der Kauffmann, ihnen geben ein redlich Arbeits-Lohn, nach Erkäntniß guter Leute, können aber über den Lohn sich der Kaufmann und das Schiffvolk nicht vertragen, wo sie nun würden kommen zu der ersten Hanse-Stadt, oder zu Conthorn, da der Kauffleute Alterleute seyn würden, sollen sie allda geschieden, und einem jeglichen nach seinem Verdienst gegeben werden. Der auch nicht gearbeitet hat, sol nichts haben, und darzu seiner Heur verlustig seyn.

III. En cas de naufrage, le patron et les gens de l'équipage seront tenus de contribuer, de tout leur pouvoir, au sauvetage des marchandises de l'affréteur; et ce dernier sera tenu de leur payer équitablement leurs journées de travail, d'après l'avis d'arbitres. Mais si l'affréteur et les gens de l'équipage ne peuvent tomber d'accord sur la quotité des salaires, ils seront jugés dans la première ville anséatique ou dans le premier comptoir où ils aborderont, et chacun sera payé suivant son mérite. Celui qui n'aura pas travaillé n'aura rien et sera en outre privé de ses gages (3).

IV. Findet jemand Schiffbrüchig Gut am Strande oder in der See an das Schiff treibend, und solch Gut auffischet, das soll er überantworten der nächsten Obrigkeit, es sey in einer Stadt, oder auf dem Lande, oder den Alterleuten des Kauff-Handels. Von solchem aufgefischtem oder gefundenem Gute, soll man geben demjenigen, welcher die Arbeit gethan, das zwanzigste Theil; holet er aber das Gut in der See von einem Reff, so gehöret ihm das dritte Theil dafür.

IV. Quiconque trouvera sur le rivage des objets naufragés, ou quiconque repêchera ceux qu'il trouvera en pleine mer flottant autour de son navire, sera tenu de les remettre à l'autorité de la ville ou du village le plus voisin, ou aux doyens du comptoir de commerce. Celui qui aura trouvé ou repêché de telles marchandises en aura la vingtième partie, mais celui qui aura été les chercher en pleine mer, sur des rocs ou des bancs de sable, en aura le tiers (4).

V. Leidet auch einer einen Schiffbruch in der See, so soll der Schiffer zum ersten die Leute mit seinem Bote, oder Espingan das

V. En cas de naufrage, le patron sera tenu d'abord de conduire à terre, avec son canot ou sa chaloupe, les personnes qui se trou-

(1) Cet article reproduit l'article 106 du code de 1240.
(2) Cet article reproduit l'article 295 du III.e code publié par Brokes.
(3) Cet article reproduit l'article 314 du III.e code publié par Brokes.
(4) Cet article a quelque ressemblance avec l'article 18 du statut de 1299.

Land führen, darnach bergen Tackel, Tau und des Schiffs Redtschaft, können alsdann die Frachtleute etwas von ihrem Gute bergen, darzu soll der Schiffer sein Boht und Volk lehnen, gegen billig Berglohn, nach Erkäntniß guter Leute.

VI. Also auch, wann ein Schiffer in Noth mit Schiffbruch oder Stranden käme, und einer oder etlich wollten dem Schiffer nicht bergen helffen, sondern entlieffen ihm, der oder dieselbigen, wo sie angetroffen, in einer Hänse-Stadt oder Conthorn, und dessen überwiesen, sollen zum ersten im Gefängniß zwey Monat mit Wasser und Brodt gestrafft werden. Kompt er zum andernmahl, sol er drey Monat obgemeldte Straff leiden, und ihm darzu ein Zeichen an seinen Backen gebrandt werden.

VII. Bleibt ein Schiff in der See, und gleichwol so viel von des Schiffes Redtschaft geborgen wird, daß der Heur werth ist, so ist der Schiffer dem Volke die ganze Heur zu geben schuldig.

TITEL IV.

Von Schiffen, Böhten und Pramen.

I. Wann einer eines andern Pramen nimpt ohne sein Wissen, und brauchet ihn auf der Traven, wil der Pramherr darumb sprechen, so muß er ihm Heur dafür geben, und darzu 8 ßl. Es wäre denn, daß ihn Feuers- oder andere Ehehafte Noht darzu gebracht hätte.

II. Heuret einer ein Schiff auf eine gewisse Zeit, der kann dasselbige weder verpfänden, verkauffen, noch etwas anders damit thun, daß es kräftig seyn könte: Allein er mag

vent à bord; puis il devra sauver les cordages, câbles et agrès du navire; si ensuite les affréteurs croient pouvoir sauver une partie de leurs marchandises, le patron sera tenu de leur prêter sa chaloupe et ses gens, moyennant juste salaire ainsi que des arbitres le fixeront (1).

VI. De même, si, en cas de naufrage ou d'échouement, un ou plusieurs matelots ne vouloient pas aider au sauvetage et désertoient, ces matelots, quelque part qu'on les trouve, dans une ville ou dans un comptoir anséatique, seront, s'ils en demeurent convaincus, punis, pour la première fois, d'un emprisonnement de deux mois, au pain et à l'eau; et, en cas de récidive, d'un emprisonnement de trois mois, au pain et à l'eau, et en outre marqués d'un fer rouge à la joue (2).

VII. Si un navire périt en mer, et que l'on sauve des agrès jusqu'à concurrence du montant des gages, le patron sera tenu d'en payer la totalité aux matelots (3).

TITRE IV.

Des navires, chaloupes et chalands.

I. Celui qui prendra le chaland d'un autre, sans sa permission, et qui s'en servira sur la Trave, sera tenu, si le patron du chaland l'exige, de lui payer un loyer, et en outre huit schellings d'indemnité, à moins qu'il n'ait été contraint à cet usage par incendie ou autre force majeure (4).

II. Quiconque a affrété un navire pour un certain temps ne peut ni le mettre en gage, ni le vendre, ni l'employer à un usage qu'il ne pourroit supporter; mais il peut le sous-

(1) Cet article reproduit l'article 310 du III.e code publié par Brokes.
(2) Cet article reproduit l'article 305 du III.e code publié par Brokes.
(3) Cet article, qui ne se trouve dans aucun autre statut de Lubeck, a quelque analogie avec l'article 3 des Rôles d'Oléron ou Jugemens de Damme, formant l'article 17 [15] de la compilation de Wisby.
(4) Cet article reproduit l'article 42 du code de 1240.

es wol wiederumb verheuren, wem er will, bis zu seiner bestimmten Zeit.

III. Thut jemand mit seinem Schiffe einem andern an seinem Schiffe Schaden, es geschehe im Segeln oder Rudern, oder sonsten womit es wolle, wird geklagt über den, welcher dem Schiffe den Schaden zugefüget, will er dann schwören, daß es wider seinen Willen geschehen, und er es nicht ändern können, so soll er ihm die Hälfte des Schadens erstatten, schwüre er aber nicht, so soll er für den gantzen Schaden Abtrag thun.

IV. Heuret jemand ein Schiff zu gebrauchen den Sommer über, welcher sich, nach Seerecht auf Martini endet; kompt er auf Martini zu Hauß, so hat die Heur ein Ende, nnd das Schiff kompt wieder an seinen Herrn. Ist er nach Martini damit noch in der See, oder in einem andern Haven, und doch des Willens zu segeln an den Ort, da er das Schiff geheuret, so sol er derwegen nicht gefähret werden.

V. Wir wollen auch für uns selbst gute fleißige Auffsicht thun lassen: Auch sollen die Fracht-Herrn, so wohl die Alterleute in den Conthorn schuldig seyn zuzusehen und die Schiffer warnen zu lasseu, daß sie die Schiffe nicht zu tieff laden, sie seyn groß oder klein. Würde nun darüber ein Schiffer betreten, daß er sein Schiff zu tieff beladen, und derenthalben in Schaden gerathen wäre, solchen Schaden sol der Schiffer selbst bezahlen. Würde aber auch ein solch überladen Schiff ohn Schaden wohl überkommen, so soll er doch von einer jeglichen Last, damit er die Ueberladung gethan, so fern es beweißlich, der Hanse-Stadt oder Alterleuten in den Conthoren, allda er anlangen wird, so viel Fracht, als er an den übrigen Lasten verdienet, zur Straff seines Frevels nnd Geitzes, zu bezahlen schuldig und pflichtig seyn.

fréter, à qui il le juge convenable, jusqu'à l'époque à laquelle finit sa location (1).

III. Si un navire cause des avaries à un autre, soit par abordage, soit avec les rames, ou de toute autre manière, et que l'on porte plainte contre le patron du navire qui a causé le dommage, celui-ci en supportera la moitié, pourvu qu'il prête serment que l'accident a eu lieu malgré lui, et sans qu'il ait pu l'empêcher; sinon, il sera tenu au paiement de la totalité du dommage (2).

IV. Si quelqu'un loue un navire pour l'été qui, d'après le droit maritime, finit à la Saint-Martin, et s'il est de retour à la Saint-Martin, la location sera terminée, et le propriétaire reprendra son navire. Mais si, après la Saint-Martin, il se trouve encore en mer ou dans un port étranger, et que cependant il veuille faire son retour au lieu où il a loué le navire, il ne sera pas inquiété pour ce fait (3).

V. Nous aurons soin nous-mêmes de faire faire une surveillance exacte, et de leur côté les chargeurs et les doyens des comptoirs seront tenus de veiller à ce que les patrons ne surchargent point leurs navires, quelle que soit leur force. Si un patron est accusé d'avoir surchargé son navire et d'avoir, par suite, éprouvé des avaries, il sera tenu de payer lui seul le dommage ainsi éprouvé. Mais, lors même qu'un navire surchargé arrivera sain et sauf à bon port, le patron, pour punition de sa témérité et de sa cupidité, sera tenu de payer à la ville anséatique, ou aux doyens des comptoirs où il arrivera, pour chaque laste de surcharge, le même fret que celui qui lui aura été alloué, par laste, pour le reste de son chargement (4).

(1) Cet article reproduit l'article 97 du code de 1240. Le texte des deux éditions que j'ai consultées porte *wem*, *à qui*. Engelbrecht, *Corpus juris nautici*, y a substitué *wenn*, *si*. Cette variante n'est pas sans importance, si l'on peut en tirer la conséquence que, d'après le texte véritable, il étoit permis de sous-fréter à des étrangers, faculté que la jurisprudence cherchoit peut-être à éluder.

(2) Cet article reproduit l'article 131 du code de 1240.

(3) Cet article reproduit l'article 216 du code de 1240.

(4) Cet article reproduit l'article 299 du III.e code publié par Brokes.

VI. Wann etliche Schiffs-Freunde seyn zu einem Schiff, welche ungleiche Anpart daran haben, etliche mehr, etliche weniger, so sollen alle, welche den wenigsten Theil haben, den andern am meisten Theil folgen, oder aber das Schiff auf ein Geld setzen, dafür man es geben oder nehmen wil. Welch Theil nun bey dem Schiff bleiben würde, das sol den andern Rhedern solch Geld in 6 Wochen darnach bezahlen, ohne Einrede oder Rechtgehen, und das Schiff zu ihrem besten gebrauchen.

VI. Lorsqu'un navire appartiendra à plusieurs armateurs ayant des intérêts inégaux, ceux qui en auront la moins considérable partie seront tenus de se conformer à l'avis de ceux qui en auront la plus grande partie, ou bien ils devront estimer le navire à un prix auquel ils consentent à le liciter ou à l'acheter. La partie qui optera pour la conservation du navire sera tenue de rembourser les autres co-propriétaires dans le délai de six semaines, sans opposition ni procès, et elle pourra alors disposer du navire comme bon lui semblera (1).

TITEL V.

Von Schiff und Gut, welches von Seeräubern genommen.

TITRE V.

Des navires et des marchandises pris par les pirates.

I. Wann Kaufleuten in der See ihr Gut genommen wird, einem mehr, dem andern weniger, ein jeglicher muß seinen eigenen Schaden tragen, und dürfen diejenigen, welche keinen Schaden gelitten, sowol auch der Schiffer, wegen des Schiffes, nichts dem benommenen erstatten, es wäre denn, daß sie sich zuvor eines andern mit einander verglichen.

I. Si les pirates enlèvent des marchandises appartenant à divers négocians, à l'un plus, à l'autre moins, chacun supportera sa perte, et ni ceux qui n'ont souffert aucune perte, ni le patron pour son navire, ne contribueront au paiement de ce qui a été pris, à moins de conventions spéciales à ce contraires (2).

II. Würden Seeräuber Gut in der See nehmen, und ihnen solches wiederum abgejaget, durch etliche Auslieger, auf ihre eigene Kost, so sollen sie die Hälfte des Gutes behalten, und die andere Hälfte dem beschädigten Kauffmann zustellen. Wären aber der Städe Auslieger in der See, und die würden das genommene Gut erobern, die sollen dem Kauffmann alles wiederumb zustellen.

II. Si des pirates prennent des marchandises en mer, et si des navires de particuliers les leur reprennent, ces derniers conserveront la moitié des marchandises et restitueront l'autre moitié au négociant propriétaire. Mais si les navires d'état des villes anséatiques, se trouvant en mer, reprennent, par la force des armes, les effets volés, ils les restitueront en totalité au propriétaire (3).

III. Niemand soll Seetrifftig oder geraubt Gut kaufen, an sich bringen oder verhandeln, bey seinem freyen Höchsten, und das Gut ist verfallen der Stadt, allda er sein Recht ausstehet, so fern sich niemand zu dem Gut, wie recht, ziehen kann; kauft auch jemand solch gut unwissend, so fern er nun

III. Il est défendu à qui que ce soit d'acheter, échanger ou négocier, des effets volés ou trouvés en mer, sous peine de mort, et lesdits effets seront confisqués au profit de la ville où le coupable subira son jugement, à moins que personne ne justifie en être le légitime propriétaire; mais si quelqu'un achète de bonne foi de tels effets, il ne sera assujetti

(1) Cet article reproduit l'article 309 du III.e code publié par Brokes.
(2) Cet article reproduit l'article 279 du III.e code publié par Brokes.
(3) Cet article reproduit l'article 300 du III.e code publié par Brokes.

schweren würde, daß er es nicht gewust, so ist er frey, und das Gut ist verfallen, wie oben gemeldet.

à aucune pénalité, en prêtant serment qu'il ignoroit le vice de sa propriété; néanmoins les effets seront confisqués comme il est dit ci-dessus.

IV. Was man für Gut bringet über See und Sand, wird dasselbige als gestohlen und geraubet Gut angesprochen, so ist derjenige, welcher das Gut gebracht, näher dabey zu bleiben, dann ihn der ander abtreiben kan, doch so fern er beweisen kann mit zween ehrlichen Leuten oder mit seinem Wirthe, oder aber auch durch schriftliche glaubliche Urkund der Stadt, darinne er das Gut gekaufft hat, daß er dasselbige redlich an sich gebracht habe.

IV. Si quelqu'un réclame, comme volés ou pillés, des effets qu'un autre apporte d'outre-mer ou de pays étranger, celui qui a apporté ces effets jouira du privilége de la possession, plutôt que celui qui les réclame; pourvu que le possesseur puisse prouver par deux honnêtes gens, ou par son hôte, ou par un document authentique de la ville où il a acheté ces effets, qu'il les a acquis de bonne foi (1).

V. Also auch alles Gut, welches über See nnd Sand kommen, und jemand Jahr uad Tag bey sich gehabt, kann er solches beweisen, so bleibet er billig darbey, ob es gleich für gestohlen oder geraubet angesprochen, doch so fern derjenige binnen Landes gewesen, welcher die Ansprach thut.

V. De même, tous effets, venus d'outre-mer ou de pays étranger, qui auront été, pendant un an et un jour, en la possession du possesseur actuel, lui demeureront acquis, s'il peut justifier de cette possession annale, encore bien qu'on les réclame comme volés ou pillés, pourvu toutefois que le réclamant ait été sur les lieux (2).

(1) Cet article reproduit l'article 301 du III.e code publié par Brokes.
(2) Cet article reproduit l'article 313 du III.e code publié par Brokes.

CHAPITRE XXII.

Droit maritime des États Prussiens.

QUELQUES provinces de la monarchie prussienne sont appelées à la navigation et au commerce maritime par leur position sur la Baltique et par l'avantage qu'elles ont de posséder les embouchures de quatre grands fleuves.

Elles peuvent être divisées, sous le rapport de la législation maritime, antérieurement au XVIII.e siècle, en trois parties, qui, si nous les considérons dans l'ordre chronologique, sont : 1.° la Prusse ancienne ou Prusse ducale, dont la principale ville de commerce et la capitale étoit Kœnigsberg; 2.° les portions de la Pologne acquises par les partages de 1772, 1793 et 1795, parmi lesquelles on distingue particulièrement Dantzick; 3.° la Poméranie, dont l'acquisition entière est la plus récente.

Le droit maritime n'étoit point le même dans tous ces pays, qui, à l'époque dont je m'occupe, n'appartenoient pas à la même souveraineté.

Je vais essayer de donner des notions distinctes à ce sujet, et, pour continuer la marche géographique que j'ai suivie jusqu'à présent, je présenterai ce travail dans l'ordre inverse de la date des acquisitions.

La Poméranie étant, du côté de l'occident, le pays qui touche le plus près au Mecklenbourg, dont j'ai parlé dans le chapitre précédent, je vais m'en occuper d'abord.

Cette province doit à son tour être divisée en deux parties, l'une, à l'occident de l'Oder, appelée Poméranie antérieure; l'autre, à l'est du fleuve, appelée Poméranie ultérieure; la première fut assurée à la Suède, et la seconde à la Prusse, par le traité de Westphalie de 1648.

La Poméranie occidentale avoit, aux époques sur lesquelles portent mes recherches, pour villes maritimes principales, Gripswald, Stetin, Stralsund, Damgarthen, Wolgast, et les îles de Rugen et d'Usedom. Ces pays ont dû être originairement régis par une sorte de droit commun, observé dans les villes Wendes. Lorsqu'ils sentirent la nécessité d'y apporter des supplémens ou des modifications dans des statuts municipaux, ils s'attachèrent de préférence à la législation de Lubeck, qui fut adoptée par Stetin en 1264, par Gripswald en 1250, 1278, 1289 et 1292, par Damgarten en 1258, par Wolgast en 1282, et par diverses autres villes de la Poméranie en 1255 (1). Devenues membres de la ligue anséatique, ces villes en adoptèrent la législ-

(1) Westphal, *Monumenta inedita*, t. III, præf. pag. 117 *et seqq.*



lation maritime, et, très-probablement aussi, elles se conformèrent, au moins jusqu'à l'époque où la ligue eut un droit complet, rédigé définitivement en 1614, à la compilation de Wisby, dont on a vu, tome I.er, page 451, qu'il existoit un manuscrit à Gripswald, et dont il est probable qu'on trouveroit des copies dans les archives des autres villes qui viennent d'être nommées. Je n'ai donc rien à recueillir qui leur soit particulier, ou si elles ont eu quelques réglemens spéciaux, je n'ai pu les découvrir. Cependant j'ai trouvé dans Dreyer et dans le recueil de M. Lappenberg deux documens relatifs à Stralsund de 1224 et 1278, qui m'ont paru devoir entrer dans ma collection.

Il est probable que l'ancien droit maritime des villes de la Poméranie occidentale a été remplacé en 1667 par le code suédois qui porte cette date; c'est au moins ce qu'assure Sibrand, *Nachricht von Stettinschen Rechte*, page 30; et ce fut sans doute pour faciliter l'exécution de ce code dans un pays où la langue allemande est seule en usage, qu'il en a été fait une traduction officielle, dont j'ai parlé, page 109 ci-dessus.

La Poméranie orientale a pour villes principales maritimes Colberg et Rognewalde. La première adopta le droit de Lubeck en 1255; il est très-probable que ces villes, devenues anséatiques, se conformèrent au droit de la ligue, et que la compilation de Wisby, depuis l'époque où des copies en circulèrent dans les environs de la Baltique, y devint un droit subsidiaire. On peut croire qu'elles ont continué de s'y conformer jusqu'au moment où le roi de Prusse publia des lois plus complètes, destinées à régir tous ses états.

A partir de la limite de la Poméranie orientale, la Prusse a acquis une partie considérable du littoral de l'ancienne Pologne, dont la ville maritime la plus importante est Dantzick. Sur le cours de la Vistule, au midi de Dantzick, sont Marienbourg, Culm et Thorn, qui, par le moyen de ce grand fleuve, prenoient part à la navigation, et à l'est on trouve Elbing, qui s'y livroit également.

Avant d'appartenir à la Pologne, ces villes avoient été sous la domination de l'ordre Teutonique, ainsi que les provinces orientales dont a été formé le duché de Prusse lors de l'abolition de cet ordre. Leur droit civil étoit composé des ordonnances faites par les grands-maîtres, avec le concours de leurs chapitres, et souvent aussi avec le concours des villes ou des représentans du pays. Elles avoient aussi des coutumes locales confirmées et approuvées par les commandeurs de l'ordre ou les grands-maîtres. Je n'ai pu m'en procurer de copies, mais j'ai lieu de croire qu'on n'y trouveroit point de titre spécial sur le droit maritime; qu'elles avoient adopté le droit anséatique, ou du moins que, d'après le système de la ligue, sur lequel j'ai donné des explications dans le chapitre XIV, les recès généraux étoient le type auquel on se conformoit dans les jugemens et la jurisprudence.

C'est ce qui paroît résulter d'un passage de la chronique de Schütz, page 114, où on lit que « dans les premières années du XV.e siècle, Paul

« Rusdorff, en sa qualité de grand-maître, renouvela aux villes maritimes « leurs lois sur la marine, dans ce sens que les sénats pourroient continuer « à juger, suivant le droit maritime, les procès entre les navigateurs. » Kuricke, *Ad jus maritimum Hanseaticum*, titre II, article 3, date ce privilége de 1442, et croit qu'il autorisoit les sénats des villes à faire des statuts maritimes.

L'auteur d'une courte histoire du droit de Culm, qui se trouve en tête de l'édition du statut de 1598, imprimée en 1745, assure, page 16, note 1 du § 24, qu'il a trouvé l'article suivant dans une ancienne coutume des villes et provinces : *Toutes affaires relatives à la navigation et aux navigateurs appartiennent au droit maritime* (Water-Recht), *et c'est au sénat à les juger, parce que les états* (das gemeine Land) *ont accordé ce privilége. C'est pourquoi toutes les affaires de cette nature qui seront portées devant les tribunaux seront renvoyées au sénat.*

Le même auteur ajoute qu'il y a quelques raisons de croire que ces villes se servoient du droit de Wisby, et qu'il leur avoit été conféré par les grands-maîtres. Par ce mot, droit de Wisby, je ne doute pas qu'il ne désigne la compilation Water-Recht, qui, du moment qu'elle a circulé, acquit une grande autorité sur cette partie du littoral de la Baltique, notamment dans les villes maritimes qui dépendoient de la Pologne et de l'ordre Teutonique. On en verra bientôt la preuve.

Les villes de Culm et de Dantzick sont les seules dont j'aie pu me procurer les statuts imprimés. Celui de Culm remonte à 1232; c'étoit l'ancien droit saxon connu sous le nom de droit de Magdebourg, ainsi qu'on le voit par une ordonnance du grand-maître Herman de Salza, rapportée par Selchow, Geschichte des in Teutschland Rechte, page 339. Il a probablement eu plusieurs révisions : l'une, dont j'ignore la date, a été imprimée en 1584; l'autre, faite en 1598, a été citée plus haut. Ce dernier statut ne contient de texte sur le droit maritime que le chapitre IV du titre I.er du livre III, intitulé *De rerum dominio,* relatif à l'acquisition des navires, disposition qui paroît fort ancienne, puisqu'elle forme l'article 71 du livre V du vieux statut imprimé en 1584.

Dantzick étoit anséatique et libre sous la protection de la Pologne, lorsqu'en 1793 elle a passé sous la domination de la Prusse. Longtemps elle n'eut d'importance que par le château qui dominoit la Vistule. Son port étoit fréquenté au XIII.e siècle par les navigateurs de Lubeck, qui y obtinrent des priviléges en 1263 et 1298 (1). Ces relations concoururent à y faire adopter les lois de Lubeck. J'en ai donné la preuve dans le chapitre précédent. Je me borne à rappeler que ce fait reporte l'existence du droit civil de Dantzick à 1266; mais on a vu, page 392, que ce statut de Lubeck ne contient que deux articles sur le droit maritime.

(1) Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, pages 186, 193, 196, 197.

Je devois donc chercher dans d'autres sources les monumens de la législation maritime propre à Dantzick. Dès l'année 1825 j'avois prié M. Lagau, alors consul de France dans cette ville, de s'informer s'il n'y avoit pas quelque magistrat ou jurisconsulte auquel je pourrois m'adresser pour obtenir les indications et les copies de pièces dont j'aurois besoin. Il m'indiqua M. le professeur Loeschin, et me fit espérer qu'il satisferoit à mes désirs. J'écrivis à ce savant, qui ne m'a jamais répondu. J'ai renouvelé mes instances par l'entremise du consul qui a remplacé M. Lagau, sans obtenir plus de succès.

Découragé par ces contretemps, je me voyois presque obligé de renoncer à publier l'ancien droit de Dantzick; car la Willkür de 1761 que je possédois étoit trop récente pour entrer dans mon plan, et ce n'étoit point évidemment cette loi que citoit Kuricke, sous le titre *Plebiscita gedanensia*, dans son commentaire sur le droit anséatique, imprimé en 1667. Surmontant une timidité naturelle qui me fait craindre de paroître importun, je m'adressai au mois de mars 1832 à M. le baron de Werther, ministre de Prusse près la cour de France. C'est pour moi un devoir et une véritable satisfaction de lui offrir publiquement le témoignage de ma reconnoissance. Il a bien voulu transmettre ma demande à son gouvernement, et c'est, je n'en peux douter, aux termes obligeans dont il l'a accompagnée, que je dois les documens qu'a recueillis M. Faber, archiviste de Kœnigsberg, et quelques notes que M. le professeur Loeschin a envoyées à ce dernier. A l'aide de ces renseignemens, et de ceux que m'a fourni une notice historique sur la législation de Dantzick, imprimée dans l'ouvrage intitulé Provinzial der Provinz Westpruſſen, je suis à même de présenter quelque chose de complet sur un objet qu'il m'eût été pénible de passer sous silence.

S'il faut en croire Hartknock, professeur au gymnase de Thorn, dans son ouvrage sur la Prusse ancienne et nouvelle, imprimé en 1684, Dantzick, passée en 1343 sous la domination de l'ordre Teutonique, auroit, en vertu de priviléges conférés par cet ordre, rédigé une *Willkür* ou droit municipal dès 1388. Mais M. Faber a fait d'inutiles recherches pour en trouver le texte. J'ignore donc si elle contient quelques dispositions sur le droit maritime. On peut en douter, ou du moins on doit croire que ces dispositions n'étoient pas nombreuses, si l'on en juge par les rédactions postérieures dont je vais parler.

En 1455, après l'union à la Pologne, de la Prusse occidentale, dont Dantzick faisoit partie, deux statuts furent publiés : l'un est pour le pays en général; l'autre porte le nom de statut de la ville, dans le manuscrit que M. Faber m'a fait connoître.

Ce manuscrit commence par ces mots : *C'est le statut du pays.* On y trouve à la feuille 3, *verso,* un article relatif aux matelots déserteurs; c'est le seul qui concerne le droit maritime. Le statut de la ville est à la feuille 10, jusqu'à la feuille 54. Le droit maritime occupe les feuilles 36 à 38.

L'inspection du manuscrit a convaincu M. Faber que le statut avoit reçu des additions en 1457 et à des époques postérieures.

Les additions, en ce qui concerne le droit maritime, sont deux dispositions relatives aux navires et aux matelots, faites en 1457, qui sont écrites dans les blancs qui séparoient les lignes du texte primitif. Quelques corrections, évidemment postérieures, ne consistent que dans des divisions d'articles, des additions de rubriques et des changemens d'orthographe.

Il ne paroît pas que Hartknock, ni même M. Loeschin, aient connu ces documens. L'auteur de l'introduction déjà citée donne les dates de 1455 et 1457, mais sans autres détails.

Dans l'ordre chronologique, je dois encore indiquer un privilége accordé par le roi Sigismond à Dantzick en 1526, imprimé dans le *Codex diplomaticus regni Poloniæ,* publié par Dogiel, tome IV, page 247, dont un article contient des dispositions sur le droit maritime que j'ai dû recueillir.

L'imperfection du statut de 1455, corrigé en 1457, en rendit la révision nécessaire. On y procéda en 1573, suivant Hartknock, M. Faber et l'auteur de l'introduction, ou en 1575, suivant M. Loeschin, ce qui n'est qu'une très-légère différence de dates; cette révision fut confirmée, suivant M. Loeschin, en 1576, suivant l'auteur de l'introduction en 1579. Elle n'a point été imprimée; peut-être même, par des causes que j'ignore, n'a-t-elle pas été en vigueur, puisqu'il en est intervenu une en 1597, publiée en 1599, dont je possède une édition de 1732. En tout cas elle ne devoit pas avoir d'autres dispositions sur le droit maritime que le statut de 1597, qui ne contient lui-même que vingt-quatre articles, la plupart même de police locale, et dont l'article 1.er renvoie au recès anséatique de 1591. Cette Willkür est évidemment, ainsi que je m'en suis assuré en vérifiant les citations, les *Plebiscita gedanensia,* dont Kuricke cite presque tous les articles dans son commentaire sur le recès anséatique de 1614.

Je peux considérer ce statut de 1597 ou 1599, dont je publierai le texte tant d'après une copie que m'a envoyée M. Faber que d'après l'édition de 1732, comme le dernier document relatif à Dantzick qui rentre dans mon plan.

Il est bien vrai que l'auteur du recueil que j'ai cité plus haut et la note de M. Loeschin parlent d'une révision de 1678; mais ce dernier ajoute que le troisième ordre (car le pouvoir législatif étoit formé du sénat, des échevins et des députés de la bourgeoisie) ne l'approuva point; elle n'a donc pas eu le caractère de loi.

Westerveen, dans sa préface de l'édition qu'il a donnée de quelques décisions de Roccus sur les frets et les assurances, cite une loi maritime de Dantzick de 1696, sous le titre : Ordonnanz und recht der Stadt Dantzig der schiffart angehende; mais ce n'est qu'un simple réglement sur la police du port et sur les priviléges des habitans de Dantzick, du genre de ceux qu'on trouve dans un ouvrage intitulé *Tractatus portorii gedanensis.*

Je n'ai rien à dire de la révision qui, d'après la note de M. Loeschin, a été commencée en 1749, finie en 1757, imprimée en 1761 et réimprimée en 1783. Il n'entre point dans mon plan de publier le droit maritime qu'elle contient; je dois seulement faire observer que jusqu'à ces dernières époques il n'y avoit point à Dantzick, ni dans les statuts de la ville, ni dans des ordonnances ou réglemens particuliers antérieurs au XVII.ᵉ siècle, de dispositions relatives aux assurances. Celles que contient la rédaction imprimée en 1761 ont été empruntées à la loi prussienne de 1727, la première faite sur cette matière dans les états du roi de Prusse.

Les monumens du droit maritime de Dantzick que je viens de faire connoître étant peu étendus, il est très-probable que les magistrats se conformoient aux règles contenues dans la compilation de Wisby; il paroît même que cet usage étoit très-ancien, puisque parmi les pièces que je dois à la bienveillance du gouvernement prussien et aux soins de M. Faber se trouve une copie de la compilation (moins les douze premiers articles), que ce dernier croit avoir été écrite dans la première moitié du XV.ᵉ siècle. Cette compilation a été déjà pour moi l'objet de plusieurs explications. Je n'en parle en ce moment que pour faire voir l'autorité dont elle jouissoit à Dantzick. Elle étoit inscrite dans les registres du sénat, et c'étoit là, on ne peut en douter, ce que les grands-maîtres entendoient par le *droit maritime*, suivant lequel ils autorisoient les sénats des villes à juger les contestations relatives à la navigation, dans des priviléges que j'ai cités plus haut, et qui furent renouvelés en 1457 par le roi de Pologne, Casimir IV. Je n'ai pas cru devoir publier de nouveau dans ce chapitre le texte que j'ai reçu de M. Faber. Ce document n'est point une loi de Dantzick; il ne diffère que par quelques variantes de celui que j'ai donné, tome I.ᵉʳ, pages 503 et suivantes; en le publiant, je multiplierois les doubles emplois sans utilité. Mais lorsque je ferai, dans le dernier volume de ma collection, les *addenda et emendanda* que la réflexion ou des conseils bienveillans m'auront indiqués, je pourrai tirer parti de cette copie, et de diverses autres que j'ai reçues, pour donner les principales variantes.

Mais parmi les pièces inédites que M. Faber m'a fait parvenir, j'en trouve d'autres qu'il importe de faire connoître. Dans le même registre du sénat qui contient une copie de la compilation de Wisby dont je viens de parler, ce document est précédé de décisions (Urtheile) du sénat sur des questions de droit maritime rendues de 1428 à 1436, c'est-à-dire, avant la rédaction du statut de 1455. Ces pièces sont au nombre de quinze. Si toutes n'avoient été, comme l'est le plus grand nombre, que des jugemens sur des contestations privées, je n'aurois pas cru nécessaire de les recueillir, et je me serois borné à les citer dans les notes sur les textes des statuts; mais les pièces 2, 3, 4, 5 et 6, ont un caractère particulier qui m'a paru de nature à les faire considérer comme des statuts véritables. Elles sont rédigées en forme de lois, et non

point comme les autres en forme de jugemens. On n'y trouve point, comme dans les autres, les formules, *tel a fait une demande contre tel, le sénat a entendu les parties, il a rendu cette décision.* Elles portent ce caractère de généralité et de commandement qui est le propre des lois ou du moins des coutumes rédigées. Ces cinq articles sont placés dans le registre du sénat entre un jugement de 1428 et un autre de 1429.

Est-ce un statut propre à Dantzick? S'il en est ainsi, on a lieu d'être surpris qu'il ne se trouve dans aucune des rédactions de 1555, 1557 et 1587. Ne seroit-ce pas quelque recès anséatique dont le sénat auroit fait opérer la transcription sur son registre; recès qui auroit échappé, comme beaucoup d'autres, peut-être, aux savantes investigations de Sartorius et de M. Lappenberg? On pourroit le croire; cependant le dernier de ces articles est précédé des mots, *le sénat a ordonné ce qui suit.*

Dans le doute, je ne pouvois passer ces documens sous silence, et j'ai dû les placer en tête du droit maritime de Dantzick, puisque leur date, qui me paroît antérieure à 1428, mais qui certainement n'est pas postérieure à 1438, précède les rédactions écrites des statuts de cette ville.

Quoique je ne publie point le texte des jugemens proprement dits qui forment les pièces 1, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 et 15, dont M. Faber m'a fait l'envoi, il m'est impossible de ne pas dire quelques mots sur un jugement de 1432, dans lequel on trouve un fait assez remarquable qui peut servir à corroborer mon opinion que la compilation de Wisby n'a point été faite dans cette île, mais qu'elle est un amalgame d'usages venus de Damme et de la Hollande septentrionale. Deux patrons plaidoient : l'un se plaignoit que l'autre eût reçu à son service des matelots qui le quittoient sans son consentement; il réclamoit contre lui des dommages-intérêts. Le sénat, qui certainement prenoit la compilation de Wisby pour règle de ses décisions, puisqu'elle est transcrite dans son registre à la suite des quinze pièces dont j'ai parlé, n'y trouvoit rien qui décidât nettement la question. En effet, l'article 1.er prononce bien des peines contre le matelot qui abandonne son maître, mais non contre celui qui le reçoit. Dans cet embarras, le sénat ordonna que, par l'entremise du comptoir de Bruges, on prendroit une consultation à Damme. On peut croire, je le pense, que s'il eût considéré la compilation, dite de Wisby, comme originaire de cette île, il s'y seroit adressé, et qu'il écrivit en Flandre, parce qu'à cette époque, très-voisine du temps où la compilation commençoit à circuler, chacun étoit persuadé qu'elle étoit originaire de Flandre.

Les provinces maritimes prussiennes, qui formoient ce qu'on a nommé longtemps duché de Prusse, étoient autrefois, comme celles de la Pologne, sous la domination des chevaliers Teutoniques. Je n'ai pu découvrir si ces villes avoient des statuts civils comme Dantzick; je sais seulement que Dreyer, dans son ouvrage intitulé Vermischte Abhandlungen, etc., parle d'une Willkür de Kœnigsberg; mais ne l'ayant pas reçue de M. Faber, j'ignore s'il s'y trouvoit

des dispositions importantes sur le droit maritime. Très-probablement on peut appliquer à ces villes ce que j'ai dit plus haut, notamment en ce qui concerne l'autorité de la compilation de Wisby. Il existe même aux archives secrètes de Kœnigsberg une traduction en haut-allemand des seconde et troisième parties de cette compilation, accompagnée de quelques jugemens du sénat, que l'Estocq a publiés, ainsi que je l'ai dit, tome I.er, page 459. M. Désaugiers avoit eu l'obligeance de m'en adresser un exemplaire, avec de très-utiles renseignemens, lorsqu'il remplissoit les fonctions consulaires dans cette ville. La copie de la compilation, traduite en haut-allemand, porte dans l'ouvrage de l'Estocq la date de 1580; mais il paroît démontré par celle que j'ai reçue de M. Faber qu'elle est comprise dans le recueil des édits du duché à la date de 1539, et en outre que l'édition de l'Estocq contient beaucoup de fautes.

Les pays maritimes dont a été formé le duché de Prusse avoient des coutumes générales dont une rédaction officielle fut faite en 1540; il s'y trouve un seul chapitre contenant des dispositions de droit maritime relatives aux naufrages. J'en ai reçu copie de M. Faber, et je le publierai.

Mais, au commencement du XVII.e siècle, les états du pays exprimèrent à l'électeur Jean-Sigismond le désir qu'on fît un code plus étendu. Ce travail fut exécuté en 1620. Une partie du titre XVIII et le titre XIX du livre IV sont relatifs au droit maritime. Ce dernier titre est une copie littérale d'une grande partie du livre VI du statut de Lubeck de 1586. J'ai lieu de croire que ce code a été publié en latin, au moins je le suppose d'après deux éditions, l'une de 1620, l'autre de 1625, que possède la Bibliothèque royale, et dont aucune n'annonce qu'elle soit la traduction d'un texte allemand; cependant la copie que M. Désaugiers m'a envoyée il y a quelques années, et celle que j'ai reçue de M. Faber, sont en langue allemande. Pour ne rien laisser à désirer je donnerai le texte latin sur une colonne et l'allemand sur l'autre; on aura par ce moyen, sans double emploi d'une traduction française, que le latin rend inutile, les deux textes, qui me paroissent officiels.

Le code de 1620 a été révisé en 1685; mais le droit maritime n'a éprouvé que deux légères additions, et la suppression d'un paragraphe, que je me bornerai à indiquer en notes, afin de ne pas multiplier les doubles emplois.

Au surplus, il n'est pas douteux, d'après ce qu'on a vu plus haut, que le peu d'étendue du droit maritime contenu dans ces codes n'obligeât à recourir au droit anséatique et à la compilation de Wisby.

Le désir de compléter cette partie de la législation porta le roi de Prusse à faire publier, le 1.er décembre 1727, un nouveau droit maritime, qui a été commenté par l'Estocq, Sahme et Bone. Ce droit a ensuite été modifié en 1766 relativement aux assurances. Ni l'une ni l'autre de ces lois ne peuvent, d'après mon plan, être comprises dans cette collection.

J'en dois dire autant du code que Frédéric II avoit fait rédiger par son chancelier Cocceii. Il a été traduit en français, et ne contient rien de relatif

au droit maritime. Frédéric II avoit reconnu l'imperfection de son code, trop littéralement calqué sur le droit romain. Il chargea Carmer d'un travail qui a produit le code des états prussiens, promulgué par Frédéric-Guillaume II en 1794, et publié de nouveau le 12 avril 1803, avec des augmentations.

Je ne le connois que par la traduction latine qui en a été faite à Berlin en 1800, et par une assez foible traduction française qui fut imprimée à Paris en 1803 par ordre du ministre de la justice, traductions qui ne contiennent point les corrections et additions de 1803.

En rendant justice à la science des jurisconsultes qui concoururent à la rédaction de cet immense ouvrage, on ne peut s'empêcher de remarquer qu'il contient trop de détails, de définitions, d'interprétations et de doctrine, et que si d'autres codes pèchent par une brièveté qui, dans le fait, y laisse des lacunes, le code prussien a donné dans un excès contraire. Mais il n'en est pas moins un des monumens les plus remarquables, et même les plus utiles aux jurisconsultes, qui aient été publiés dans nos temps modernes. Du reste, on sent bien qu'il ne peut entrer dans mon plan de recueillir les nombreuses et savantes dispositions relatives au droit maritime qu'il contient.

Il me reste à donner quelques notions sur le droit des provinces prussiennes dont il s'agit, relatif aux naufrages.

Si l'on en croit Adam de Brême, *De situ Daniæ,* cap. CCXXVII, les anciens habitans de ces pays étoient humains et justes envers les navigateurs; c'est ce qu'assure aussi l'Estocq, pages 60 et suivantes de l'ouvrage qui sera cité plus bas, et dans sa dissertation *De navibus rebusve ob discrimen tempestatis maritimæ pro derelicto habendis vel non habendis,* imprimée à Kœnigsberg en 1744.

Les chevaliers Teutoniques sembleroient avoir eu moins d'humanité, si l'on s'en rapporte à la chronique de Grunau (1). Ils prétendoient, dit cet auteur, que les objets naufragés, même les personnes, étoient leur propriété, en vertu de la loi *Rhodia.* Toutefois, ou ces prétentions ne furent pas générales, ou elles furent abandonnées pour mieux encourager les étrangers à venir faire le commerce; c'est du moins ce que prouvent des diplômes de 1300, 1337, 1342, et beaucoup d'autres postérieurs (2). Il existe même, relativement à Dantzick, des priviléges plus anciens, de 1293, 1294, 1298, etc. recueillis dans le tome IV du *Codex Poloniæ diplomaticus.*

Néanmoins il ne paroît pas que ce fût un droit général; les souverains locaux accordoient des priviléges à qui ils vouloient, et restoient maîtres de les révoquer.

Lorsque plusieurs villes maritimes, après avoir secoué le joug des chevaliers, se mirent sous la protection de la Pologne, Casimir IV rendit en 1454 un édit célèbre, qui abolit d'une manière générale la confiscation des objets

(1) Dreyer, *De inhumano jure naufragii,* page 192.
(2) Preuß: Sammlung, t. III, pag. 92 et suiv. — Dreyer, *De inhumano jure naufragii,* page 193.

naufragés (1). Sigismond I.er renouvela cette loi en 1525, 1526 et 1598 (2). Ces dispositions sages et humaines, déjà proclamées par le code du duché de Prusse de 1540, furent incorporées dans le code de 1620, livre IV, titre XIX, et sont devenues la base des réglemens généraux et locaux qui régissent la Prusse sous ce rapport.

Les principes de cette matière furent les mêmes dans la Poméranie, comme on le voit d'après un assez grand nombre de documens rapportés par Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, pag. 185 et suiv.; et d'après un autre du duc Barnim de 1560, rapporté par Gerdes, Sammlung von Urkunden zur Kenntniß der Landes-Verfassung und Rechte des Herzogthums Pommern, pag. 25.

Ces notions abrégées sur l'ancienne législation des naufrages en Prusse sont suffisantes. Si l'on en désire de plus étendues, on peut consulter Schuback, *De jure littoris*, pag. 112; l'Estocq, Historie des Allgemeinen und Preußischen See-Rechts, pag. 60 et suiv.; un ouvrage intitulé *Tractatus portorii gedanensis*, ainsi qu'une dissertation plus récente de M. Schubert, insérée dans le journal allemand intitulé Beiträge zur Kunde Preußens, t. V, pag. 193 et suivantes.

(1) Dumont, *Corps diplomatique*, t. III, page 197.

(2) Schmaus, *Corpus juris gentium academicum*, t. I.er, pag. 218. — Kuricke, *Ad jus maritim. hanseaticum*, tit. II, art. 3. — Lange, *Brevis Introductio*, &c. pag. 85. — Loccenius, *De jure maritimo*, lib. III, cap. VII, § 9.

EXTRAITS

DES

STATUTS DES ÉTATS APPARTENANT A LA PRUSSE

RELATIFS AU DROIT MARITIME.

ARTICLE DU DROIT DE STRALSUND DE 1224 (1).

Item. Si sepedicti Burgenses [de Lubeke] Slavis et hominibus nostris suas facultates ad suam civitatem devehendas commiserint, devectores (2), pro eo quod Burgensibus representaverint, precium (3) percipient; pro eo quod non representaverint, non percipient, nisi hoc manifestationibus ostendere valeant, quod facultates sibi commissas, tum propter naufragium, tum propter vitæ dispendium (4) exhibere non valuerint (5).

STATUT MARITIME DE STRALSUND DE 1278 (6).

Wizlaus, Dei gratia princeps Ruinanorum, Aduocatus, Consules cum vniuersitate burgensium in Stralesund, omnibus presens scriptum uisuris et audituris, in perpetuum.

Quum inter mercatores, qui partibus de diuersis ad portum nostrum nauibus applicant, de iuris arbitrio nostre ciuitatis quandoque dubium et discordia generatur, vsi discretorum nostrorum consilio, iura arbitrata et consueta, que a prima fundatione ciuitatis nostre arbitrata fuerant et statuta et in perpetuum debent perseuerare,

(1) Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, page 189, a imprimé le privilége dont j'extrais cette disposition. Ce privilége est donné à la ville de Lubeck, en faveur de ses navigateurs qui fréquentoient le port de Stralsund, par Wizlaus, à qui cette ville appartenoit. Il a pour objet principal d'accorder aux navigateurs de Lubeck un tribunal mixte où ils seront jugés par leurs lois, et l'abolition du droit de naufrage; mais, à la différence des autres priviléges semblables recueillis par Dreyer, il contient une disposition de législation maritime qu'il m'a paru convenable de faire connoître.

(2) Ce mot désigne les patrons chargés de faire le transport.

(3) Ce mot désigne le fret convenu pour prix du transport des objets chargés, comme on le verra dans le document suivant, *precium sive naulum*.

(4) La nécessité de conserver leur vie, c'est-à-dire, de sauver l'équipage.

(5) Si cette disposition a pour objet de faire payer le fret des choses perdues sans ressources, elle est insolite, et je n'en ai trouvé aucune trace dans les lois antérieures : si elle a pour objet les marchandises jetées dont elle suppose que la contribution réparera la perte, elle est conforme à tous les autres droits maritimes.

(6) Ce statut, rédigé avec l'assentiment des magistrats locaux, a tous les caractères d'une loi promulguée par le souverain; il a été pour la première fois, à ma connoissance, publié dans le recueil de M. Lappenberg, page 112, d'après un manuscrit de la ville de Stralsund.

in hac pagina decreuimus compilari ut sciat vnusquisque, qui merces innauigat in nostra statione, quid fuerit sui iuris.

Nouerint igitur tam nati, quam nascituri, quod cineres et pix et omnia mercimonia, que in uasis concluduntur, in nostra statione que innauigantur, non soluent Windegelt. Centena eciam lignorum, Wagenschot, sicut in numero emitur, ita ducetur, scilicet duo asseres ad centenam, et Windegelt (1) non persoluent. De centena vero siliginis dabitur pro Windegelt vnus solidus sterlingorum ad innauigandum, similiter vnus solidus ad refrigerandum, quod dicitur Colegelt, cum fuerit oportunum. Preterea mercator locabit bona sua in naue, que Pram vocatur, et dominus liburne sumet cum seruis suis ea cum pramone et deducet ad liburnam, et eis enauigatis reducent pramonem in locum, vbi acceperunt, ad pontem nichilominus affirmando. Si dominus nauis vult apud nos aliquam partem nauli accipere, pro quolibet anglico denario recipiet tres denarios slauicales. Item quicumque nauta locat liburnam suam, in eadem deducet bona vsque ad Gelant (2) et non in minore naue, et si necesse est alleuiare nauem, dominus nauis bona aliqua enauigabit et innauigabit propriis in expensis (3). Postquam autem liburna prosperis auris uenit ad portum flandrie vel anglie, ab illo die infra XIV dies feriales dabitur domino nauis suum precium sive naulum, et dabitur ei tale pagimentum pro anglicis denariis, quale quilibet mercator alium vsualiter pagabit, et dominus nauis dabit liberam facultatem mercatori bona sua enauigare et educere ad uendendum; si vero credere ei noluerit de naulo, mercator eidem faciet competentem fideiiussoriam cautionem. Secundum hanc ergo consuetudinem iuris quilibet nauem conducet aliquam uel locabit.

Vt autem hec rata permaneant et incommutabiliter duratiua, presentem paginam super hoc scriptam sigillorum nostrorum appensione fecimus roborari. Actum anno domini M. CCLXXVIII. VI. kalend Aprilis, indictione VI concurrente v[to].

EXTRAIT DU LIVRE V DE L'ANCIEN DROIT DE CULM.

LXXI. Ob einer aus fremben Holtz ein Schiff bauet.

Wenn einer aus fremben Holtze Schiffe bauet, oder auch sonsten etwas, so ist das Werck, so von den Holtz gemacht ist, des, dem das Holtz gehöret; er wäre denn daß er bei seinem Eyde erhalten dürfte, daß er nicht anders gewust, denn daß es sein Holtz wäre,

LXXI. *Lorsque quelqu'un construit un navire avec des matériaux d'autrui* (4).

Il est défendu de construire des navires avec des bois appartenant à autrui : le navire, dans ce cas, devient la propriété de celui auquel appartenoient les matériaux, à moins qu'il n'y ait eu bonne foi de la part du constructeur. Dans cette hypothèse, il n'est tenu que du paiement des matériaux,

(1) Sartorius croyoit que ce mot désignoit un impôt; mais on a vu, tome I.er, page 596, et surtout note 7 de la page 519, que je l'avois entendu comme signifiant *droit de palan*, et je vois avec plaisir que c'est également l'opinion de M. Lappenberg, page 729.

(2) Ce mot plat-allemand inséré dans le texte latin signifie *terre*. Il est assez probable qu'il s'agit ici des transports qu'on fait dans de petites embarcations, soit pour conduire des marchandises au navire que le bas-fond empêche d'approcher, soit pour les en ramener à terre.

(3) Il ne s'agit point ici du jet pour alléger le navire, mais du cas où il se trouveroit trop chargé et où il faudroit mettre à terre quelques marchandises. Comme c'est la faute du patron, il supporte tous les frais résultant de ce déchargement. On verra une disposition semblable dans le statut de Dantzick.

(4) Ce chapitre forme le chapitre IV du titre I.er du livre III de la révision imprimée en 1767.

und daß er alſo unwiſſentlich von dem Holtz gebauet hätte; ſo muß er jenem das Holtz bezahlen, und ſeinen Willen drum machen, oder ander Holtz dafür geben.

ou d'en restituer en quantité et en qualité pareilles (1).

DROIT MARITIME DE DANTZICK ANTÉRIEUR A 1455 (2).

I. Welk Schipper is geladen und is bereit to ſegelnde und it gevellet bynnen des, dat ſin Schipp van unwedders noet vorgeyt vor der Havene, edder in der Haven, de Coepman is ſchuldich dem Schipphern to gevende de halbe fracht van dem gude, dat geberget werdt, is he edder mit dem Schepe affkennich des Landes geweſt, ſo hefft de Schippher de volle Fracht vordenet.

I. Si un patron qui a parfait son chargement, et qui est prêt à faire voile, perd son navire par une tempête devant le port ou dans le port, le chargeur est tenu de payer au patron la moitié du fret des marchandises sauvées; mais si le navire a été hors de vue de la côte, le patron a droit au fret entier (3).

II. Item aff eyn Coepman eyn Schipp geladen hadde, und de Schippher bewinterde, edder wolde nicht zegeln, ſunder wolde upſchepen, ſo is de Schippher dem Koepmann de halve fracht ſchuldich van dem gude, Is he edder mit ſinem gude affkennich des Landes geweſt, und zegelt wedder in und wil yo uppſchepen, So ſal de Schippher dem Copmann de ganze vracht geven.

II. *Item.* Lorsqu'un négociant a chargé un navire, et que le patron veut rester en hivernage, ou qu'il se refuse, pour quelque raison que ce soit, à faire voile, le patron est tenu de payer au chargeur le demi-fret des marchandises; mais s'il a fait voile hors de vue de la terre, qu'il rentre dans le port et qu'il y décharge les marchandises, le patron doit payer au chargeur le fret entier (4).

III. Item weret ſake, dat eyme Schepe eyne lake entſprunge edder ſuſt in der Zee ſchadehafftich wurde und qweme wedder in, de Copmann is ſchuldich alſo lauge to beiden, dat de Schipper ſin Schipp beteret, und is em denn ſchuldich vordan to zegelnde, wil en de Coepman nicht laten zegeln, ſo hefft de Schippher ſine halve vracht vordenet.

III. *Item.* S'il arrive qu'un navire fasse eau, ou qu'il soit autrement endommagé en mer, et qu'il rentre au port, le chargeur est tenu d'attendre jusqu'à ce que le patron ait réparé le dommage; mais ensuite le patron doit mettre à la voile. Si le chargeur ne veut pas lui permettre de faire voile, le demi-fret sera dû au patron (5).

IV. Item eyn man wynnet vorgrepes eyn

IV. *Item.* Un homme affrète un navire

(1) On trouve une règle semblable dans le fr. 26 du titre 1.er du livre XLI du Digeste, *De acquirendo rerum dominio*, auquel on l'a évidemment emprunté.

(2) Voir ce que j'ai dit, page 455 ci-dessus, à l'occasion de ces articles. Je me borne à faire remarquer que dans le manuscrit dont M. Faber m'a envoyé copie ils ne portent point de numéros. Je leur en ai donné pour l'ordre de mon travail.

(3) Cet article est presque conforme à l'article 24 du recès anséatique de 1447. Voir tome II, page 485.

(4) Il n'y a certainement rien d'analogue à cet article dans les recès de la Hanse. Il atteste la chute du système des hivernages. On traite le patron comme un homme qui manque à son engagement; on lui applique la même règle que celle du chapitre XV du code des villes de Suède.

(5) Cet article applique à un cas différent, mais par analogie, la règle de l'article 1.er

Schipp dat he ladet to segelnde, de Schipper is gewest affkennig des Landes und kompt wedder jn, de Coepmann will eyn teyll gudes ut schepen, und will den Bonnich breken, dat mach de Coepman nicht doen ane wille und volbort der Schipphern, Stuermann und Schippluden, Deyt he it dar enboven he is schuldich dem Schippern de ganze fracht und de Schipphe darff nicht vordan zegeln.

entier qu'il charge, et que le patron, après avoir été hors de vue de la terre, rentre au port, le chargeur ne pourra décharger une partie de la cargaison sans le consentement et la volonté du patron, du pilote et de l'équipage. En cas de contravention, le fret entier est dû au patron, qui alors ne peut pas être contraint à faire le voyage (1).

V. Von geworpenem gude hefft de Rath besloten und utgesproken.

Item dat gut, dat de Bodem to lande gebracht hefft, edder geworpen, und to Lande geslagen is, sal den schaden helpen tragen, von dem gude, dat gebleven is, und js de Schippher affkennich des Landes gewest, so sal he van dem geborgenen gude syne volle fracht hebben, und hefft de Schippher of etwas van syme Takell und Schippgerede geborgen, dat sal mede jn dat werpegeld geen.

V. *Relativement aux marchandises jetées, le sénat a arrêté et décrété :*

Item. Les marchandises que le navire a portées à terre, et les marchandises jetées que la mer a ramenées au rivage, contribueront au paiement des marchandises jetées et perdues, et quand le patron a été hors de vue de la terre, le fret entier des marchandises sauvées lui sera dû (2); ce que le patron aura sauvé des câbles et agrès du navire contribuera au jet.

EXTRAIT D'UNE WILLEKUR, POUR LE PAYS, DE 1455 (3).

Von Schippern unde Schifflewten.

Ab eyn Schipman seinem Schiphern entliffe mit seynem Gelde, das her em uff seyne hüre gegeben hette, das der Schipher mit czween Schipmannen mochte beczwgen, So hette der Schipman den Galgen vordienet.

Des patrons et des matelots.

Un matelot convaincu par le témoignage de deux autres matelots de s'être enfui avec l'argent que le patron lui a donné comme avance sur ses gages, sera pendu (4).

(1) Cet article ne me semble pas être en opposition avec le précédent. Il suppose, si je le comprends bien, qu'une force majeure a obligé le patron à rentrer, mais sans que son navire ait besoin d'être réparé. Dès que le vent le permettra, il partira. Mais on suppose ensuite que l'affréteur qui a loué le navire entier veut décharger une partie de ses marchandises, contraindre le patron à partir avec le reste, et ne payer que le fret de ce reste de chargement; on décide que le patron ne peut être tenu de s'en contenter.

(2) On s'écarte ici des dispositions de l'article 24 du recès de 1447; voir tome II, page 485. Le droit établi par notre article est le même que celui de l'article 5 du droit de Hambourg de 1306.

(3) Voir ce que j'ai dit sur ce document, page 452 ci-dessus.

(4) On retrouvera cet article littéralement reproduit dans l'article 11 ci-après du statut de la ville de Dantzick de la même année 1455. L'article 62, premier alinéa [61] de la compilation de Wisby, contient une règle tout à fait semblable.

EXTRAIT DE LA WILLEKUR DE DANTZICK DE 1455 (1).

I. Von Schiffwerke unde Bordingß-farern.

Item alle die ghenne, die hir off der Lastadien Schiffe bauwen adir bauwen laeßen wellen, die sullen sie bauwen laeßen van guttem gewraketem Holtcze, bis czwene genge obir die balken, unde eyn itczlicher sal bauwen van guttem Holtcze unde guttem eyser, alse das nah größe der Schiffe mogelich erkant wirt, unde wurde in dießen vorschrebenen artickeln jemandt bußvellig gefunden, es were an Holtcze adir am eysen, der sal deme Rathe vor itczlich stucke, nach erkentnisse der ghennen, die darczu gesatczet seyn, bussen III gutte mark, unde hirczu sal der Raeth alle Jor czwene uß dem Rate setczen, darczu zcu sehende, mit den ghennen, den das metebevolen wirt, und ane derselbien wissen und willen sal keyn schiff van der Lastadie in das wasser gebrocht werden, sie haben sie denne vor bezeen, bey der bußen X gutten marken, unde wennt das Schiff zeyne last innehat unde under das zegell kompt, so sal der czymmerman vorbas davon keyne noth leyden.

I. *De la construction des navires et des embarcations* (2).

Item. Tous ceux qui voudront construire ou faire construire des navires sur notre chantier devront employer de bon bois et de bon fer, comme cela sera reconnu praticable selon la dimension des navires (3).

Et si quelqu'un emploie du bois ou du fer qui ne seroient pas conformes à cette ordonnance, il sera passible envers le sénat d'une amende de trois bons marcs pour chaque pièce, selon la décision de ceux qui auront été nommés pour y veiller. A cet effet le sénat nommera chaque année deux sénateurs pour exercer cette surveillance avec ceux qu'on leur adjoindra. Aucun navire ne sera mis à l'eau qu'ils ne l'aient visité d'avance, et qu'ils n'aient donné leur autorisation, sous peine d'une amende de dix bons marcs. Lorsque le navire aura chargé sa cargaison et aura mis à la voile, on n'aura plus de recours contre le charpentier (4).

(1) Le manuscrit que M. Faber m'a fait connoître contient d'abord la coutume de 1455; mais elle y est écrite de manière qu'on a laissé en blanc plus de la moitié de chaque page, conformément à un usage dont j'ai déjà parlé, tome I.er, page 432, note 1. Ces blancs ont été remplis dans la suite : 1.° par des additions de 1457, dont deux relatives au droit maritime, mais dans la réalité un seul est de nature à entrer dans ma collection; 2.° par une rédaction nouvelle ou plutôt par une *modernisation* de style, que M. Faber croit faite à la fin du XV.e ou au commencement du XVI.e siècle. Elle me fournira quelques variantes de peu d'importance : mais je dois dire que cette rédaction est la seule dans laquelle les articles soient précédés de rubriques; j'ai cru qu'il étoit utile, et d'ailleurs sans inconvéniens dès que j'en préviens, de placer ces rubriques en tête des articles de 1455 et 1457. Je crois devoir ajouter qu'au jugement de M. Henschel toutes ces rédactions sont écrites dans un dialecte qui n'est, tout à fait, ni haut-allemand ni plat-allemand, mais un mélange des deux.

(2) Les articles suivans commencent dans le manuscrit au feuillet 36; ils ne sont point numérotés; c'est uniquement pour ordre dans mon travail que j'y ai mis des chiffres.

(3) M. Henschel, qui a bien voulu donner ses soins à cette traduction, m'a déclaré qu'il se trouvoit dans les premières lignes de cet article des expressions techniques tellement obscures et exprimées en termes tellement surannés qu'il avoit été obligé de les omettre. Il paroit que les rédacteurs du statut de 1597 avoient éprouvé le même embarras, car ils ont omis le même passage : ainsi ma traduction est très-libre; ce qui n'a aucun inconvénient.

(4) La fin de cet article, peu importante du reste pour le droit commun maritime, a beaucoup d'analogie avec l'article 7 du recès anséatique de 1412, qui, ainsi que je l'ai dit note 1 de la page 461 du tome II de cette collection, avoit été pris *ad referendum*, et n'a plus été admis dans les recès suivans parce que c'étoit un objet de police locale.

II. Uff der Laſtadie ſeynt Schiffe czu bauwen und uff der brucken nicht czu czymmern.

Ouch ſal man keyn Schiffe bauwen noch beſſern anders denne uff der Laſtadie, onch ſal nymands czymmern uff den brucken, vor den Speichern, adir doczwiſchen, bey II marken.

II. *On devra construire les navires sur le chantier et ne pas travailler sur le pont.*

Item. On ne pourra construire ou réparer des navires que sur le chantier, et il ne sera permis à personne de travailler sur les ponts, devant les greniers ou dans leur emplacement, sous peine de deux marcs (1).

III. Wor Schiffe czu bragen und ſturtczen.

Nymandt ſal ſeyn Schiff bragen, adir ſtortczen anders denne dor, do die Brageband van der Stat doczu gemacht iſt, bey X gutten marken.

III. *Où l'on doit mettre à sec les navires.*

Personne ne devra mettre son navire à sec autre part qu'au lieu destiné à cet effet, sous peine de dix bons marcs (2).

IV. Von Außleuchtunge der Schiffe.

Nymandt ſal uß adir jnleuchten mit ingerley Schiffen, her en ſey denne unnſir meteborger.

IV. *Du déchargement des navires.*

Personne ne pourra charger ou décharger avec des bateaux quelconques, s'il n'est notre concitoyen (3).

V. Uff die Bordinge zcu ſehen welche vor die Munde gebraucht werden.

Wer do Bordinge vor die Munde füren will, dar ſal es alſo beſtellen mit ſeynen Knechten, das do keyn ſchade von geſchee, Geſchege do ſchaden von, den ſal her uffrichten, adir den Bording ubirgeben dem Kauffmanne vor den ſchaden.

V. *Surveillance des embarcations amenées à l'embouchure.*

Quiconque voudra mener des embarcations à l'embouchure (4) devra les garnir d'un assez grand nombre de matelots pour qu'aucun dommage ne puisse arriver. Il répondra du dommage qui résulteroit de ce défaut de précaution, à moins qu'il ne préfère délaisser au négociant l'embarcation pour lui tenir lieu d'indemnité (5).

(1) Je n'ai recueilli cet article, d'ailleurs sans importance, que parce qu'il est reproduit dans le statut de 1597.

(2) Il y a sur cet article la même observation à faire que sur le précédent.

(3) Cet article, également sans importance, constate l'esprit exclusif dans lequel l'industrie étoit renfermée à cette époque, probablement par la nécessité où l'on étoit d'assurer l'existence de la population, ou par suite des rivalités locales.

(4) Sans doute de la Vistule. Il paroit certain que le port de Dantzick étoit peu sûr, ou plutôt qu'il avoit peu de fond, et qu'il falloit employer de petites embarcations pour porter à une certaine distance les marchandises dans les navires ou pour les en rapporter; voir la note 2 de la page 460.

(5) Un des jugemens du sénat dont copie m'a été envoyée par M. Faber, mais que je ne crois pas devoir publier par les motifs que j'ai donnés page 454, a probablement été la source de cet article. Ce jugement statuoit sur une demande en responsabilité. Des marchandises sorties du navire avoient été mises sur une embarcation : un ballot fut ouvert, et on y vola des draps. Le propriétaire demandoit des dommages-intérêts au patron du navire qui avoit apporté les marchandises. Le sénat, par jugement de 1436, mit le patron hors de cause, et condamna le propriétaire de l'embarcation à indemniser le négociant.

VI. Wie kurtez eynen Bording zcu lássen.

Wer ouch eyns Bordings bedarff, uß adir jn zcu leuchten, der sal en laesßen bey dreyen werkelstagen.

VI. *Dans quel temps une embarcation devra être déchargée.*

Quiconque se sera servi d'une embarcation pour charger ou pour décharger devra la restituer après trois jours de travail (1).

VII. Von Werfunge des Ballasts in der Havene.

Alle die do Ballast werffen in die Habenne bey tage verbören x mark, bey nachte den Hals, unde keyn Schipper sall ballast uß seyme Schiffe brengen, her en spreche denne zcuvorn mit dem pfolmeister.

VII. *Du jet du lest dans le port.*

Ceux qui jetteront le lest dans le port, pendant la journée, seront passibles d'une amende de dix marcs ; ceux qui l'auront fait pendant la nuit seront punis de mort; et chaque patron qui voudra jeter son lest devra d'avance en convenir avec l'inspecteur du port (2).

VIII. Ballast in der Sehe zcu werfen.

Ouch sal nymandt Ballast in die Zee werffen, neher denne uff eyne mole Zees der habene bey x marken.

Unde den Steyn den die Schippers jnne haben under her brengen, sullen sie entwerten uff das Bollwerk vor die Munde, bey der vorschreven busse.

Unde eyn iczlich Schipper, wenne her seyn pfaellgelt gebit, unde uß segeln will, sal uff dem Rothwyße sein recht thun, das her die vorschreben wilkore gehalden habe, wer diß nicht thun will, der sey der vorschreben busse bestanden.

VIII. *Du jet du lest dans la mer.*

Il est défendu de jeter du lest dans la mer à une distance du port moindre d'un mille, sous peine de dix marcs (3).

Les pierres que les patrons auront chargées, et qu'ils apporteront ici, seront délivrées à l'embouchure au fort, sous la peine précitée (4).

Et chaque patron qui aura payé le *pfaelgels,* et qui voudra partir, prouvera à l'hôtel de la ville qu'il a observé ces dispositions, faute de quoi il sera passible de l'amende précitée (5).

IX. Welch Schiffmann dem Schipper mit seinem Gelde entlouft.

Item ab eyn Schiffman seynem Schip-

IX. *Des patrons et des matelots.*

Le matelot qui sera convaincu par le

(1) Cet article ne peut donner lieu à aucune autre observation qu'à son rapprochement avec l'article 59 [58] de la compilation de Wisby. Mais M. Henschel, à l'occasion du mot Werkelstagen qui le termine, remarque qu'il n'est pas sans intérêt, pour une question fort débattue dans la grammaire allemande, que la rédaction de 1455 portât ce mot, écrit tel qu'on le voit, tandis que le même mot est écrit Werkeltagen dans les corrections faites à la fin du xv.ᵉ ou au commencement du xvi.ᵉ siècle.

(2) Cette disposition, sauf la sévérité des peines, a été insérée dans l'article 39 du recès anséatique de 1591. Aucun des recès antérieurs ne la contenoit, parce qu'en effet la police locale doit seule prendre à ce sujet des mesures qui varient suivant les lieux.

(3) Cette disposition est une conséquence de l'article précédent.

(4) Ce second alinéa a été séparé du précédent dans les corrections de la fin du xv.ᵉ siècle; il y forme un article spécial, sous la rubrique : Die Steine ufs Bolwerk zcu geweren, *il faut délivrer les pierres au fort.*

(5) Ce troisième alinéa a été supprimé dans les corrections de la fin du xv.ᵉ siècle.

pern entliffe mit seynem gelde das her em uff zeyne huere gegeben hette, das der Schipper mit czwen Schippmannen mochte beczwgen, so hette der Schipmann seynen hals vorboret.

témoignage de deux matelots de s'être enfui avec l'argent que le patron lui avoit donné comme avance sur ses gages, sera puni de mort (1).

X. Der Schipper thu Rechenschaft seynen Frunden von jtczlicher Resen.

Item eyn jtczlicher Schipper, der eyn Schiff hir zu hawße behorende füret, is seyn cleyn adir groß, der sal von allen Reyßen seynen Redern Rechenschafft davon thun, eer dann her vorfrachtet.

Unde sal ouch nicht vorfrachten, ane seynen Reder wissen und willen, ab jmandt dakegen würde vorfrachten, das sal keyne macht haben unde sall darczu seyner brüche nicht wissen.

X. *Le patron rendra ses comptes aux armateurs après chaque voyage.*

Item. Chaque patron préposé à un navire de notre ville, grand ou petit, rendra compte aux armateurs après chaque voyage, avant qu'il ne charge de nouveau (2).

Et il ne chargera pas sans le consentement de ses armateurs; un chargement convenu contre la volonté des armateurs sera nul, et le patron sera banni (3).

XI. Wen die Schiffkinder sullen zcu Schiffe gehen und nicht doraus losen.

Alle Schiffkinder die eyn Schipper gewonnen hat, die sullen zcu Schiffe faren an dem ersten Tage, als en das van dem Schipper wirt geheyßen, ab jemandt hirane wurde brechen, unde ane Orlop des Schippers uß dem Schiffe worde louffen, der sal dovor XIV Tage in der Tymmenitczen legen.

XI. *Quand les matelots devront aller à bord et ne pourront en sortir.*

Tous les gens de l'équipage qu'un patron aura engagés devront aller à bord le jour même où le patron le leur commandera; celui qui ne l'aura pas fait et celui qui aura quitté le navire sans la permission du patron seront emprisonnés pendant quinze jours (4).

XII. Von Schiffskyndern die Tagk und Nacht außm Schiffe bleiben.

Welche Schiffkinder ane wissen unde willen eres Schippern eynen Tag unde Nacht, uß dem Schiffe seyn, das der Schipper adir

XII. *Des matelots qui resteront hors du navire pendant un jour et une nuit.*

Lorsqu'un matelot restera hors du navire pendant un jour et une nuit sans le consentement du patron, si celui-ci peut le prouver

(1) Cet article reproduit littéralement l'article du statut donné dans la même année 1455 aux villes et au pays par le roi de Pologne, dont le texte se trouve page 462 ci-dessus. La seule différence est qu'au lieu de *il sera pendu*, notre article porte *il sera puni de mort.*

(2) Après cet alinéa, la rédaction de la fin du XV.e siècle porte la rubrique : Keyn Schiffer frachte hinter den Freunden, *qu'aucun patron ne frète à l'insu des armateurs,* au moyen de quoi l'alinéa suivant forme un article distinct.

(3) Tout cet article a pu être emprunté à l'article 3 du recès anséatique de 1434; voir tome II, page 472.

(4) Plusieurs recès anséatiques antérieurs à 1455 avoient consacré des dispositions analogues, mais ce n'est que dans l'article 25 du recès de 1530 qu'on trouve une rédaction presque semblable à celle du présent article.

Stewerman mit czween seynen Schifffindern beczwgen mag, deme mag der Schipper ab her will Orlob geben, unde was der Schiffman entfangen hat, das sall her dem Schipper wedirgeben unde dorczu sal der Schiffman deme Schippern seyne halbe huere geben, hat her des Geldes nicht, her sol vor itczlichen firdung acht Tage in Gefengnisse legen, auch sol der Schipper van den Schiffmannen nicht gedrungen werden en ingerley Gelt zcu geben, er das Schiff halb ist geladen.

par le témoignage de deux hommes de l'équipage, il aura droit de le congédier, et le matelot devra restituer au patron ce qu'il aura reçu et la moitié de ses gages en sus; s'il n'a pas d'argent, il sera mis en prison pendant huit jours pour chaque *firdung* (1). Le patron ne pourra pas être contraint par les gens de l'équipage de leur donner de l'argent avant que le navire ne soit chargé à moitié (2).

XIII. Welch Schiffman seine Furunge nicht schift.

Item welch Schiffman unde Boßman seyne Foringe nicht schiffet, dem sal der Schipper nach Anczall seyner fracht seyne foringe beczalen.

XIII. *Du matelot qui ne charge pas sa portée.*

Item. Le patron indemnisera dans la proportion du fret les matelots et les officiers qui n'auront pas chargé leur portée (3).

XIV. Der Schipper gebe seynem Folcke zcweyerley Gerichte.

Item eyn Schipper der sal seynem Volke beyde fleischtages geben czweyerley Gerichtes unde eynerley Getrenkes, wil der Schipper mee geben, das steet zcu seynem Willen, darane sal sich das Schiffvolk genugen loeßen.

XIV. *Le patron donnera deux plats à son équipage.*

Item. Les patrons seront tenus de donner à leur équipage deux différens plats de viande le jour, et une sorte de boisson. Si le patron veut donner plus, cela lui sera permis; mais les matelots ne pourront demander rien de plus (4).

XV. Irrunge des Schippers und seynes Folckes bausen Landes.

Item ab es Sache were, das eyn Schipper mit seyme Volke Schelunge hette bawßen Landes, in irkeyner Henze Stat habenunge, adir do der dwtsche Kauffman leit, daer mag man unde sal sulche Sachen entscheiden, zo ferre man sulche schelunge nicht wedir her schubet unde vorweyset.

XV. *Des altercations à l'étranger entre le patron et ses gens.*

Item. S'il s'élève des contestations entre le patron et son équipage en pays étranger, dans le port d'une ville anséatique ou dans une ville où il y a un comptoir anséatique, elle pourra y être jugée, à moins qu'elle ne soit renvoyée à nous (5).

(1) Le principe de la première partie de cet article est dans l'article 7 du statut de Hambourg de 1270; mais je n'ai trouvé dans aucun document antérieur la disposition pénale qu'il prononce. Elle a été insérée dans l'article 25 du recès anséatique de 1530.

(2) L'article 1.er du recès anséatique de 1380 ne donnoit aux matelots le droit d'exiger un à-compte qu'au moment du départ.

(3) Cet article contient le même principe que l'article 9 du statut de Hambourg de 1270, qui entre dans de grands détails sur la fixation de cette représentation des portées. On trouve aussi des règles analogues dans les recès anséatiques.

(4) L'article 9 du recès anséatique de 1530 contient une disposition analogue; mais je n'en connois point dans des documens antérieurs à 1455.

(5) Cet article suppose des usages dont nous trouvons la trace dans les premiers articles des statuts de Hambourg de 1270 et de Lubeck de 1299.

XVI. Eyn itczlich Gut balde von der Brucken zcu brengen.

Welcherley gut man uf die Brugke brenget, das sal man zcuhant des wedir abebrengen.

Duch sal nymandt, ingerley gutt zcu Schiffe furen anders den dorch den Boem bey dem Slosse uff unde abe, bey verlust des Gutts, unde sal der Stat dovon ere Pflichte thun.

XVI. *On ne devra pas laisser des marchandises sur le pont.*

Les marchandises que l'on aura mises sur le pont en devront être enlevées le plus tôt possible (1).

De même, personne ne pourra transporter des marchandises dans les navires que par la barrière à côté de la citadelle, en sortant et en entrant, sous peine de confiscation des marchandises, et l'on en paiera les droits à la ville (2).

ADDITIONS DE 1457.

Schiffe seynt nicht uffe Kauff czu bauwen.

Item nymand ßal Schiffe bouwen uff den Kauff, sunder wil ymandt schiffe bouwen, der ßal dieselbigen vor sich unde seyne freunde bauwen, und wurde ymands dorobir zcu thuen befunden, der ßal deme Raethe hunderth gutte marck seyn vorfallen.

Il ne sera pas permis de construire des navires pour la vente.

Item. Personne ne pourra construire des navires pour les vendre ; quiconque voudra construire des navires ne pourra les construire que pour lui-même et ses co-armateurs. Chaque contravention sera punie d'une amende de cent bons marcs envers le sénat (3).

EXTRAIT DU PRIVILÉGE DE 1526 (4).

Insuper qui libet nauclerus qui in præsens est aut erit, in posterum apud hanc civitatem [Gedanensem scilicet] comparere teneatur, cum domino et amicis suis, coram consulatu, et de se sufficiens testimonium præbere, quòd probus, fidelis, et constans homo sit, quodque, nullâ navi, seu hominibus, utetur, quos consideraverit civitati infideles aut intolerabiles esse. Ubi verò quempiam ex suæ navis hominibus sic affectum cognoverit, talem quàm primùm, sive hinc nave solutâ redierit, seu aliunde appu-

(1) Après cet alinéa on a ajouté à la fin du xve siècle : Es sey denne hering oder ander gutt welchs uff der brucken von noet wegen muß gehandelt werden, *à moins que ce ne soient des harengs ou d'autres marchandises qui nécessairement doivent être vendues sur le pont.* Voir page 111 ci-dessus.

(2) Dans les corrections de la fin du xve siècle, ce second alinéa forme un article à part, avec la rubrique : Die Gütter alleyne durch den Boem zon brengen, *les marchandises ne devront être transportées que par la barrière.*

(3) Cette addition se rapporte au premier des articles extraits du statut de 1455. Elle est la seule qui ait un véritable rapport avec le droit maritime ; car je ne peux considérer comme tel un autre article, de 1457 aussi, que M. Faber m'a envoyé, qui concerne la défense d'exporter des mâts d'une certaine dimension.

(4) Ce privilége a été donné par le roi Sigismond Ier. L'article que j'en extrais est le seul qui soit de nature à être recueilli par moi. M. Faber m'a appris qu'il étoit imprimé dans le tome IV des *Privilegia regni Poloniæ*, de Dogiel ; mais je n'ai pu trouver ce volume à Paris ; je donne le texte tel que me l'a fourni Kuricke dans son commentaire sur l'article 2 du titre 11 du recès anséatique de 1614.

lerit, senatui deferet, qui in civitate nequaquam tolerari debet. Quod si tam dominus, quàm nauclerus hujus modi legem transgressi fuerint, sine ullâ gratiâ juxta arbitrium senatûs erunt mulctandi (1).

EXTRAIT DU STATUT DE 1597 (2).

Von Schiffswerk, Schiffern und Schiffs-Volcke.

Wegen der Schiffs-Ordnung soll es gehalten werden und für ein Recht allhier sein, wie es von der sämmtlichen Erbaren Hanse Ao. 91 geschlossen und in Druck vorfertiget.

I. Von Schiffs-Bauung.

Alle diejenigen, welche allhier auf der Lastadien Schiff bauen oder bauen lassen wollen, die mogen sie bauen von allerley guten und gesunden Holtze und ein jeglicher soll bauen von guten Eisen, als solches nach Grösse des Schiffes möglich erkannt wird.

II. Wo man Schiff bauen soll.

Man soll keine neue Schiffe bauen anderswo, dann auf der Lastadien, und so jemand ein alt Schiff verbauen wollte, der soll es auch nirgends anders thun, denn auf der Lastadien, oder, wo daselbst nicht Raum seyn würde, auf der Brabank, bei Poen zwanzig guter Marken; auch soll niemand zimmern auf der Brücken, noch für den Speichern, oder darwischen, bei zwei guter Marken.

De la construction des navires, des patrons et des gens de l'équipage.

Dans les affaires maritimes, on se conformera à l'ordonnance imprimée donnée en 1591 par l'assemblée de l'honorable Hanse, qui a force de loi dans notre ville (3).

I. *De la construction des navires.*

Tous ceux qui voudront construire ou faire construire des navires sur notre chantier devront les construire de bois bon et sain, et chacun devra construire avec de bon fer, comme cela sera reconnu praticable selon la dimension des navires (4).

II. *Où l'on doit construire les navires.*

On ne devra construire des navires ailleurs que sur le chantier, et les réparations de vieux navires devront aussi y être exécutées, ou sur la *Brabank,* si la place manquoit sur le chantier, sous peine de vingt bons marcs. De même, personne ne devra travailler sur le pont ou devant les greniers, ou dans l'espace qui les sépare, sous peine de deux bons marcs (5).

(1) Cette disposition est conforme à l'article 1.er du recès anséatique de 1530; mais sa date prouve qu'il n'y a pas été emprunté.

(2) Voir ce que j'ai dit sur ce statut, page 453. Le chapitre est composé de vingt-quatre articles, la plupart relatifs à des mesures de douanes et entièrement dénués d'intérêt. Je n'ai pas cru néanmoins devoir me permettre d'en supprimer.

(3) Cet article n'a point de numéro; il reconnoît que Dantzick est régie par le droit anséatique, et c'est ce qui explique l'espèce d'insignifiance des vingt-quatre articles dont ce chapitre est formé. Je pense toutefois que le droit anséatique n'étoit que subsidiaire, et qu'on y dérogeoit quand le statut local avoit des dispositions contraires.

(4) Cet article reproduit le premier alinéa du premier article du statut de 1455.

(5) Cet article reproduit l'article 3 du statut de 1455.

III. Wie Fremde und Bürger allhie Schiff bauen und verkaufen mögen.

Kein Fremder soll allhie Schiff bauen, er habe denn vorgängig zur Erlaubniß dem Rathe so viel gute Marck erlegt auf so viel Lasten das Schiff gebauet wird, desgleichen soll auch der Bürger thun, so er ein Schiff auf den Kauf will bauen; so aber der Bürger das Schiff ein Jahr und Tag bei der Stadt führen will, so soll er nichts davon geben, wann er es bauet; einen Fremden soll auch frei sein, sein Schiff das er anhero eingebracht oder das er allhie erbauet, zu verkaufen, jedoch mit den Unterscheid, daß unsere Bürger, so sie wollen, allewege die nächsten, für andern Fremden, zu den Kauf sein sollen; derowegen wann der Fremde sein Schiff einem Fremden verkaufet hat, soll er schuldig sein, solches öffentlich for dem königl. Arthus-Hofe anzuschlagen, acht Tage lang und den Preiß zu vermelden und alsdann soll den Bürger frei stehen, binnen den acht Tagen einen Einspruch zu thun und in den Kauf zu treten, doch daß er eben so viel darlege und gleiche Zahlung thue, wie der Kauf mit dem andern gemacht ist, bei poen fünf und zwanzig guter Marck, dem Rathe zu verfallen, von dem Verkäufer des Schiffs, der den Kauf nicht, wie oben stehet, publiciret hat.

III. *De la construction et de la vente des navires par des bourgeois et par des étrangers.*

Les étrangers ne pourront ici construire des navires qu'à condition qu'ils auront payé d'avance au sénat autant de bons marcs que le navire jaugera de lastes (1). Les bourgeois qui voudront construire des navires pour les vendre seront soumis à la même condition (2). Si pourtant un bourgeois veut voyager avec son navire pendant un an et un jour sous le pavillon de la ville, il ne paiera point de droits pour la construction. Un étranger pourra aussi vendre le navire qu'il aura amené ou construit ici, à condition toutefois que nos bourgeois auront le droit de préemption sur tout autre étranger, s'ils veulent s'en servir. Lorsqu'un étranger aura vendu un navire à un étranger, il sera tenu de faire afficher devant la cour royale d'Artus (3) une déclaration de la vente, et le montant du prix, pendant huit jours; alors les bourgeois seront libres pendant ces huit jours de prendre le marché pour leur compte, s'ils veulent payer la même somme et aux mêmes termes que l'acheteur étranger avoit promis. Le vendeur qui n'aura pas publié la vente dans la forme prescrite sera passible d'une amende de vingt bons marcs envers le sénat (4).

IV. Wo die Schiffe zu bragen und zu stürzen.

Niemand soll sein Schiff bragen oder stürzen anderswo, denn da die Brabank von

IV. *Où l'on doit mettre à sec les navires.*

Personne ne doit mettre à sec son navire autre part qu'au lieu destiné à cet effet, ou

(1) Voir sur ce point la note 1 de la page 462 du tome II. Cet article constate que l'article 1.er du recès de 1614 n'a fait que reconnoître un droit que les villes exerçoient depuis longtemps.

(2) Cet alinéa change la législation antérieure, qui défendoit absolument la construction de navires pour les vendre; voir le statut de 1457, page 468 ci-dessus.

(3) La cour d'Artus ou des nobles est un grand édifice où l'on vendoit à boire, et où plusieurs Guildes ainsi que la cour des échevins tenoient leurs séances; il servoit aussi de bourse aux négocians. Voir Kuricke, Beschreibung der Stadt Danzig, Amsterdam, 1688, in-fol. page 54.

(4) Kuricke cite deux fois cet article dans son commentaire du recès anséatique de 1614 : une première fois sur l'article 1.er du titre I.er, une seconde sur l'article 14 du titre III; mais il lui donne, par erreur d'impression sans doute, le nº 4.

der Stadt dazu gemacht ist, oder wohin es die Kämmerer, auf Befehl des Raths verordnen werden, bei Poen zehn guter Marcken.

au lieu qui sera indiqué par les camériers d'après les ordres du sénat, sous peine de dix marcs (1).

V. Wer Schiffe, so allhie zu Hanse gehören, führen mag.

Den Schiff-Rhedern dieser Stadt Bürgern soll frei sein, einen Schiffer, welcher Nation er sei, er habe auch Parthe im Schiffe oder nicht (doch, daß er vorgängig das Bürger-Recht gewonnen habe) auf ihre Schiffe zu nehmen, wie es ihnen zuträglich und gefällig, vor diese Zeit und so lange es die Ordnungen dieser Stadt für rathsam befinden werden.

V. *Des personnes qui pourront être préposées à des navires dantzickois.*

Les armateurs pourront préposer à leur navire tel patron qu'il leur plaira, de quelque nation qu'il soit, qu'il ait une part dans le navire ou non, à condition qu'il aura acquis préalablement le droit de bourgeoisie. On aura pour quelque temps ce droit tant que les ordres de la ville le jugeront utile (2).

VI. Wer Schiffe leuchten möge.

Niemand soll aus oder ein leuchten, mit einigen Schiffen, er sei dann Unser Mit-Bürger, im Fall der Noth da man auch andere Leute gebrauchen müsste, das soll mit Zulaß des Präsidirenden Bürgermeisters geschehen, es wäre denn hohe Noth vorhanden, das den Zulass zu suchen die Gelegenheit nicht leiden könnte, so soll es zum Schaden nicht gerechnet werden.

VI. *Qui pourra charger des navires.*

Personne ne pourra charger ou décharger des navires, avec des embarcations quelconques, qu'il ne soit bourgeois de notre ville. Lorsque, dans un cas de nécessité, on sera obligé de se servir d'étrangers, on demandera la permission du bourgmestre président, à moins que la nécessité ne soit si urgente que le temps manque pour demander cette permission : dans ce cas on ne pourra être inquiété (3).

VII. Die Güther durch den Baum zu Schiffe zu führen.

Niemand soll einigerlei Gut zu Schiffe führen, anders denn durch den Baum bei dem Schlosse auf und ab, bei Verlust des Gutes (es wäre denn, daß der Präsidirende Bürgermeister bei Stopfung ein anders im Namen E. E. Raths nachgebe) und soll davon der Stadt seine Pflicht thun, so daß er nichts auf die Brücken schlage und nichts davon abnehme, bis daß er das Gut befreiet hat.

VII. *Du transport des marchandises par la barrière.*

Personne ne pourra transporter des marchandises dans des navires autre part que par la barrière à côté de la citadelle, en sortant et en entrant, sous peine de confiscation des marchandises (à moins que, la sortie étant embarrassée, le bourgmestre président n'ait permis une autre sortie au nom de l'honorable sénat), et l'on paiera à la ville les droits, de manière que l'on ne passe rien sur le pont et qu'on n'en détache rien avant que les droits ne soient payés (4).

(1) Cet article reproduit l'article 5 du statut de 1455.

(2) Cet article est contraire au système qui dominoit en 1455, ou du moins il prouve que l'on reconnoissoit la nécessité d'y déroger temporairement.

(3) La première phrase est reproduite de l'article 6 du statut de 1455; le reste est une modification au système exclusif qui dominoit au temps du précédent statut.

(4) Je n'aurois certainement pas recueilli cet article s'il eût été placé dans un autre chapitre; mais j'ai mieux aimé conserver une disposition sans intérêt que de scinder le chapitre où elle est contenue.

VIII. Von dem Baumschliessen.

Es soll kein Baum-Schliesser oder ander Officiant, die durchfahrende Schiffe oder Bordinge, über das was sich gebühret und was ihnen gesetzt ist, seines Gefallens beschätzen und soll ihnen auch solches in ihrem Eide, den sie jährlich beschweren, mit eingeknüpfet werden und wo jemand dagegen handeln würde, der soll nach Gelegenheit des Verbrechens und E. E. Raths Erkentniß, ernstlich gestrafet werden.

VIII. *Du garde de la barrière.*

Il est défendu aux gardes de barrière et aux autres officiers de taxer arbitrairement les navires passant et les embarcations, au delà de ce qu'ils doivent légalement; cette défense leur est faite sous le serment qu'ils doivent prêter chaque année. Les contraventions seront punies sévèrement, selon la gravité du crime et selon la décision de l'honorable sénat (1).

IX. Von der Schiffer Rechenschaft.

Ein jeglicher Schiffer, der ein Schiff, allhie zu Hauß gehörig führet, es sei klein oder groß, der soll von allen Reisen seinen Rhedern und Freunden Rechenschaft thun, zum längsten 4 Wochen nach seiner Ankunft.

IX. *Des comptes à rendre par le patron.*

Les patrons préposés à des navires de notre ville, de quelque dimension qu'ils soient, doivent rendre compte du résultat de chaque voyage à leurs armateurs au plus tard quatre semaines après leur arrivée (2).

X. Ohne der Schiffs-Freunde Willen nicht wieder zu verfrachten.

Es soll kein Schiffer verfrachten, ohne seiner Rheder und Schiffs-Freunde Wissen und Willen, und ob jemand darüber würde verfrachten, das soll keine Macht haben und er soll dazu, nach Gelegenheit der Sachen und zugefügten Schadens, gestraft werden.

X. *Défense de fréter un navire sans le consentement des armateurs.*

Les patrons des navires ne devront point les fréter sans le consentement ou contre la volonté des armateurs, à peine de nullité de ces engagemens; de plus, le patron sera puni selon les circonstances et l'étendue du préjudice qu'il aura causé (3).

XI. Wann die Schiffs-Kinder sollen zu Schiffe gehen.

Alle Schiffes-Kinder, die ein Schiffer gewonnen hat, die sollen zu Schiffe fahren an den ersten Tage, als ihnen von den Schiffer geheissen wird, ob jemand hieran würde gebrechen und ohne Urlaub des Schiffers aus dem Schiffe laufen, der soll vierzehn

XI. *De l'époque à laquelle les matelots devront aller à bord.*

Les gens de l'équipage qu'un patron aura engagés seront tenus de se rendre à bord le jour même que le patron leur aura indiqué; celui qui ne se présentera pas à cette époque, et celui qui quittera le navire sans la permission du patron, sera emprisonné pendant quinze jours (4). De même, il est

(1) Cet article donne lieu à la même observation que le précédent.

(2) Cet article reproduit le premier alinéa de l'article 12 du statut de 1455, en y ajoutant un terme. Kuricke l'a cité sur l'article 1.er du titre XII du recès de 1614.

(3) Cet article reproduit le second alinéa de l'article 12 de 1455. Kuricke l'a cité sur l'article 1.er du titre V et sur l'article 6 du même titre du recès de 1614.

(4) Cet article reproduit dans sa première partie l'article 13 du statut de 1455. Kuricke cite ce passage sur l'article 6 du titre V du recès de 1614.

Tage in Gefängniß sitzen; auch soll der Schiffer kein Schiffs-Kind zur Arbeit oder in die Kost in das Schiff nehmen, er habe denn zuvor die Heuer auf die Reise mit ihm gemacht, bei Poen fünf guter Marcken, die der Schiffer aus seinen Beutel verfallen sein soll.

défendu aux patrons de donner de la nourriture aux matelots ou de les faire travailler avant d'être convenus avec eux de leurs gages pour le voyage, sous peine de cinq bons marcs, que le patron devra payer de ses propres deniers (1).

XII. Von den Schiffs-Kindern, die Tag und Nacht aus dem Schiffe bleiben.

Welche Schiffes-Kinder, ohn Wissen und Willen ihres Schiffers, ein Tag und Nacht aus dem Schiffe sein, daß der Schiffer oder Steuermann mit zwein seiner Schiffs-Kindern bezeugen mag, denen mag der Schiffer, so er will Urlaub geben und was der Schiffmann empfangen hat, das soll er dem Schiffer wieder geben und dazu soll der Schiffmann dem Schiffer seine halbe Heuer ausrichten; hat er des Geldes nicht, so soll er vor jeden Vierdung acht Tage in Gefängniß liegen, auch soll der Schiffer von den Schiff-Leuten nicht gedrungen werden, ihnen einiges Geld zu geben, ehe das Schiff halb geladen ist.

XII. *Des matelots qui resteront pendant un jour et une nuit hors du navire.*

Le patron pourra congédier, s'il le veut, les matelots qui seront convaincus, par le témoignage de deux hommes de l'équipage, d'être restés hors du navire pendant un jour et une nuit, sans sa permission ou celle du pilote; et le matelot sera tenu de restituer au patron ce qu'il en aura reçu et la moitié de ses gages en sus. S'il n'a pas d'argent, il sera mis en prison pendant autant de fois huit jours qu'il devra de verdungs (2). Le patron ne devra pas être forcé par les gens de l'équipage de leur donner de l'argent avant que le navire ne soit chargé à moitié (3).

XIII. Welch Schiffmann seine Führniß nicht schiffet.

Nach dem die Schiffer von etlichen Jahren her, einen Misbrauch unter sich eingeführet, daß sie ihre und des Schiff-Volckes Führung, vermöge des Saltzes und Korn-Lasten, angerechnet, welches doch vor alters nicht gewesen, so soll es hinfort, wiederum auf das alte gebracht und den Schiffer und Steurmann jeden zwölf Tonnen, den Officianten jeden sechs, den Botsleuten jeden vier, den Böttiger, Cajüten-Wächter und Kochs-Knecht jeden zwei Tonnen zugerechnet werden, und soll ihnen solche Füh-

XIII. *De l'homme de l'équipage qui ne charge pas son port franc.*

Depuis quelques années les patrons ont introduit entre eux l'abus de compter leur port franc et celui des gens de l'équipage sur les lastes de sel et de blé; cette innovation ne doit pas être tolérée; et, pour rétablir l'ancien usage, le port franc du patron et du pilote sera compté à douze tonnes pour chacun, celui des officiers à six, celui des matelots à quatre, et celui des charpentiers, du garde-cajute et du garçon cuisinier, à deux tonnes pour chacun; et ce port franc sera à leur libre disposition lorsqu'ils l'achèteront eux-mêmes; s'ils ne le font pas, les armateurs disposeront de l'espace qu'aura laissé

(1) Le reste de cet article a été ajouté dans la vue sans doute de mettre fin à beaucoup de contestations qui s'élevoient quand des matelots avoient travaillé sans fixation préalable de leurs salaires.

(2) Voir sur cette monnoie la note 1 de la page 339 ci-dessus.

(3) Cet article reproduit l'article 14 du statut de 1455. Kuricke le cite, mais avec le n.° 11, dans son commentaire de l'article 7 du titre V du recès de 1614.

rung frey seyn, wann sie die selbst schaffen oder kaufen, wo nicht, so mögen die Rheder, dasselbe Raum zu ihren besten gebrauchen und soll der Schiffmann derentwegen nichts zu fordern haben.

ainsi un homme de l'équipage, sans qu'il ait droit à des dommages-intérêts (1).

XIV. Von Speisung des Schiffs-Volcks.

Ein Schiffer soll seinem Volcke, beides Fleisch- und Fisch-Tages, zweierley Gerichte und einerley Getränk geben, daran soll sich das Schiff-Volck genügen lassen, doch darf er ihnen kein Gebratens geben.

XIV. *De la nourriture des gens de l'équipage.*

Le patron donnera à ses gens, les jours où l'on mange de la viande et les jours où l'on mange du poisson, deux différens plats et une seule espèce de boisson, et les gens de l'équipage ne demanderont rien de plus; il ne sera pas tenu de leur donner du rôti (2).

XV. Von Irrung zwischen den Schiffern und Schiff-Volcke, ausserhalb Landes.

Ob es Sache wäre, daß ein Schiffer mit seinem Volcke Schelung hätte, ausserm Lande, in irgend einer der Hansee-Städte Haffenung, da der deutsche Kauffmann liegt, da mag und soll man solche Sachen entscheiden, wofern man die Schelung nicht wiederum hiehero schiebet und verweiset.

XV. *Des contestations entre le patron et l'équipage à l'étranger.*

S'il s'élève des contestations entre le patron et son équipage en pays étranger, dans le port d'une ville anséatique ou dans une ville où il y a un comptoir anséatique, elle pourra y être jugée, à moins qu'elle ne soit renvoyée à nous (3).

XVI. Von Bordinges-Führern.

Ob wohlen die Bordinges-Führer dieser Stadt Bürgere und Einwohner für den Fremden billig den Vorzug haben, wann es aber dennoch an Unsern Einwohnern mangeln würde, so soll der Präsidirende Bürgermeister Macht haben, auch den Fremden solches nachzugeben, damit der Seefahrende Mann desto besser gefördert werden möge, doch mit der Bedingung, daß sie, nach alten Gebrauch, einen Gülden Ungerisch von jeder Reise den Aelterleuten in die Busse legen sollen.

XVI. *Des propriétaires d'embarcations.*

Bien qu'il soit juste que les propriétaires d'embarcations, bourgeois de notre ville, aient un privilége sur les étrangers, le bourgmestre président pourra permettre cette industrie aux étrangers lorsqu'il n'y aura pas suffisamment d'habitans de notre ville qui s'y livrent, afin que le commerce maritime soit mieux servi, à condition toujours qu'ils paieront aux prud'hommes un florin hongrois pour chaque voyage (4).

(1) Cette disposition, analogue au titre XIII du recès de 1614, a pour but de mettre fin à beaucoup de difficultés qui devoient naître de l'article 13 du statut de 1455. Kuricke l'a cité sur l'article 6 du titre XIII du recès de 1614.

(2) Cet article reproduit, avec quelques changemens, l'article 16 du statut de 1455. Kuricke le cite sur les articles 5 et 6 du titre III du recès de 1614.

(3) Cet article reproduit l'article 15 du statut de 1455. Kuricke le cite sur l'article 26 du titre IV du recès de 1614.

(4) On trouve encore ici une modification au système exclusif qui dominoit en 1455.

XVII. Wer für den Schaden stehen soll.

Ein jeglicher Bordinges-Schiffer soll sein Schiff in guter Achtung haben, damit des Kauffmanns Gut weder von oben noch unten, Wassers halber, möge beschädigt werden, da aber Schaden geschähe oder sich zutrüge, durch seine oder der Seinen Schuld oder Verwahrlosung, denselben soll der Besitzer des Bordings gut thun, oder den Borbing, dem Kauffmann für seinen Schaden übergeben; ingleichen soll ein jeglicher, der Bordinge heuert, einen Mann dem er vertrauet, welcher ihm das Seine vor Diebstahl bewahret, bey sein Gut setzen und verordnen; würde es sich aber zutragen, daß aus andern Zufällen, der Bording oder das Gut möchte beschädiget werden, das wird die Obrigkeit, nach Gelegenheit der Sachen, zu richten haben.

XVII. *Par qui le dommage doit être supporté.*

Les propriétaires d'embarcations doivent les mettre en bon état, de manière que les marchandises ne puissent être avariées par l'eau ni d'en haut ni d'en bas. Lorsque des marchandises seront avariées par la faute ou la négligence du propriétaire de l'embarcation ou de ses gens, il sera tenu de réparer le dommage, sinon d'abandonner l'embarcation au négociant pour l'indemniser. Les personnes qui affrètent des embarcations doivent préposer à leurs marchandises un homme de confiance qui les puisse garder contre les voleurs. Mais si l'embarcation ou les marchandises ont été avariées par d'autres circonstances, les autorités décideront du cas selon les circonstances (1).

XVIII. Wie das Schiff und Bording sollen verwahret seyn.

Ein jeglicher Schiffer der Bording bedarff, ein oder aus zu loßen, derselbe soll erstlich sein Schiff auf der Rhede mit zweien guten Anckern und Tauen bewahren und alsdann mit seinem Volcke den Bording zn holen und wiederum bei das Haus Weichsel-Münde zu bringen verpflichtet seyn, würde es sich aber zutragen, daß der Bording bei dem Schiff durch Gottes Wetter und Wind, nicht liegen mochte, alsdann soll der Schiffer ein gutes Tau hinter seinem Schiff ausgeben, dem Bording zu Hülfe, des soll ingleichen der Bording mit zweien guten Ankern und Tauen versorget sein. Da aber ein Schiffer einen Bording würde bey seinen Schiff haben und er sein Schiff nicht wohl verwahret hätte, damit er den Bording möchte beschädigen und treibend machen, so soll der Schiffer für den Schaden und Bording haften.

XVIII. *De quelle manière l'embarcation et le navire doivent être attachés.*

Les patrons qui auront besoin d'une embarcation pour charger ou décharger doivent d'abord attacher leur navire à la rade avec deux bonnes ancres et des cordes; ils sont encore tenus de chercher avec leurs gens l'embarcation au fort de *Weichsel-Munde* et de l'y ramener. S'il arrive que, par force du vent et du temps, l'embarcation ne puisse pas aborder le navire, le patron devra jeter à l'embarcation une bonne corde pour l'assister; de même l'embarcation doit être pourvue de deux bonnes ancres et de cordages. Si le patron, ayant une embarcation près de son navire, a négligé de bien attacher le navire, de manière que l'embarcation soit avariée ou renversée, il sera responsable du dommage et de l'embarcation (2).

(1) Cet article présente une nouvelle rédaction de l'article 5 du statut de 1455.

(2) Cet article est une suite du précédent, et ne fait rien autre chose que d'appliquer les règles du droit commun sur la responsabilité. Voir la note 5 de la page 464.

XIX. Wie bald die Schiffe und Bording zu loßen.

Kein Bording soll schuldig sein, länger denn drey Tage ungelosset an der Brücken zu liegen, sondern auch Ausgang der dreyen Tagen soll der Schiffer verpflichtet sein, den Bording zu lossen, oder, da ers länger anstehen ließ, sich derentwegen mit dem Bordings-Führer zu vertragen; ein jeder, welcher sein Schiff anfänget zu lossen, soll schuldig sein, die Lossung fort binnen den nächsten vierzehn Tagen zu verfolgen und mit derselben immer fort zu fahren und unterdessen sich nicht unterstehen, etwas aus dem Schiffe aus zu höckern, bei Poen zehen guter Marck, so oft jemand dagegen handelt, es wäre dann, daß es an den Trägern und Messern mangelte.

XIX. *Du déchargement des navires et des embarcations.*

On ne pourra exiger qu'une embarcation reste au delà de trois jours au port sans être déchargée : après ce délai, le patron pourra être contraint de la vider, s'il ne convient avec le propriétaire d'un dédommagement.

Après le commencement du déchargement du navire, on devra le continuer dans les quinze jours et l'achever dans ce délai; il ne sera pas permis surtout de vendre en détail quelque chose du chargement passé ce temps. Chaque contravention sera punie d'une amende de dix bons marcs, à moins qu'on ait manqué de mesureurs et de porte-faix (1).

XX. Wann mehr in den Bording geladen, als dem Schiffe nöthig.

Würde ein Schiffer mehr Waaren, denn er in sein Schiff bringen kann, in den Bording laden und auf die Rhede führen lassen, so daß der Bording etliches Gut wieder zurück führen müsste, so soll der Schiffer den Bordings-Führer von jeder Last, die wieder zurück geführet wird, zehen Groschen zu bezahlen schuldig sein.

XX. *Lorsque l'embarcation aura été chargée au delà de la portée du navire.*

Lorsqu'un patron aura chargé dans une embarcation et fait porter dans la rade au delà de ce que son navire peut tenir, de manière que l'embarcation soit obligée de ramener des marchandises, le patron paiera dix gros pour chaque laste qui devra être ramené (2).

XXI. An denen Tonnen nichts zu befestigen.

Niemand soll Schiff oder Bording an Tonnen, ausserhalb den Bollwercken, auf die rechte Tiefe weisende, bevestigen oder anbinden, bei Verlust des Schiffes oder Bordings; damit die gemelten Tonnen, zum Schaden des gemeinen Seefahrenden Mannes nicht verschickt noch verrückt werden mögen.

XXI. *Défense de rien attacher aux tonneaux.*

Personne ne devra attacher un navire ou une embarcation aux tonneaux qui se trouvent en dehors des balises pour marquer le chenal, sous peine de confiscation du navire ou de l'embarcation, afin que ces tonneaux ne soient jamais détournés ou déplacés au préjudice des navigateurs (3).

(1) Cet article reproduit, dans le commencement, l'article 6 du statut de 1455. Il a été cité par Kuricke dans le commentaire de l'article 1.er du titre XI du recès de 1614, où il lui donne le n.º 9, sans doute par une faute d'impression.

(2) Cet article n'est encore que l'application d'une règle de droit commun sur la faute.

(3) Cet article, comme la plupart de ceux de ce chapitre, est de simple police locale.

XXII. Von Feuers-Gefahr von den Schiffen abzuhalten.

Es soll in keinen Schiffen, Kahnen, Bordingen, Schmacken und wie es Namen haben mag, durchaus kein Feuer gehalten werden, von der Braband an, bis hinter den Theer-Hof an den Zuschlag auf der Mutlau, wie auch im Graben hinter der Schäfferey, bei Poen zweier guter Marck, so oft es geschicht, wann auch dahero Schaden entstünde, soll über die gesetzte Poen auch der Schaden, nach Erkenntniß des Raths, erstattet werden; es soll auch kein Schiff, Bording und Schmacke zu Herbstzeiten, ehe dann der Frost angehet, in der Mutlau zwischen der Braband und Zuschlage, um Feuers-Gefahr willen, gestattet werden, sondern benebden der Brabank oder ausserhalb des Zuschlages, bei den Nobis-Kruge, wie von Alters her gebräuchlich gewesen, verwiesen werden, bei voriger Poen.

XXII. *Pour empêcher des incendies dans les navires.*

Dans aucun bateau, de quelque dimension et de quelque genre qu'il soit, on ne devra entretenir de feu depuis la *Brabank* jusqu'au *Theerhof,* comme aussi dans le fossé derrière la *Schæfferey,* sous peine de deux bons marcs pour chaque contravention. Si quelque dommage est causé, il doit être réparé, indépendamment de l'amende, selon la décision du sénat. En automne, et avant la glace, aucun navire ne pourra stationner dans la *Motlau,* entre la *Brabank* et le *Zuschlag,* mais seulement au-dessous de la *Brabank* ou en dehors du *Zuschlag,* près du *Nobis-Krug,* comme cela a eu lieu de toute ancienneté.

XXIII. Von denen fremden Waaren, so zu diesem Port einkommen.

Welches Schiff durch Wetters- und anderer Noth halben einkömmt und ungebrochner Last wieder weg will, solches soll ihm, wann es der Pfahl-Cammer die Gebühr erleget, frey sein; ingleichen wer sonsten seinen Cours hieher setzet und eingelaufen, aber, nach erkundigter seiner Gelegenheit nicht lossen, noch Markt halten will, dem soll nach entrichteten Pfahl-Gelde, auch nicht gewehret werden, mit ungebrochner Last wieder wegzulaufen; ist aber die Last gebrochen oder ausgeleget, so soll Markt gehalten und die Waaren an Bürgere verkaufet werden, wer dagegen weg und das Hnas ohne Paß vorbei laufen würde, der soll auf solchen Fall, die geordnete und übliche Strafe der Confiscirung Schiffes und Gutes zu gewärtigen haben.

XXIII. *Des marchandises appartenant à des étrangers qui sont entrées dans notre port.*

Un navire qui est entré dans notre port par cause de mauvais temps ou autre force majeure peut sortir librement sans décharger, après avoir payé les droits de port. De même, pourront sortir sans décharger, après avoir payé les droits, ceux qui, après être arrivés dans notre port, ne trouvent pas le marché favorable. Mais lorsqu'un commencement de déchargement aura été fait, et lorsque les marchandises auront été mises sur le quai, on sera contraint de les mettre à prix et de les vendre à des bourgeois. Quiconque sortira du port en contravention à ces dispositions, et aura passé près de la maison de garde sans passeport, subira la peine ordinaire de la confiscation du navire et des marchandises.

XXIV. Von Dielen nichts auszuschiffen.

Es sollen keine Dielen, außer was zu Garnierung der Schiffe gehöret, ohne Urlaub des Präsidirenden Bürgermeisters ausgehen, noch auf der Pfahl-Cammer angesagt, genommen werden.

XXIV. *Défense d'exporter des planches.*

Il est défendu d'exporter, sans la permission du bourgmestre président, des planches, excepté celles qui font partie des agrès du navire; le bureau des droits ne recevra aucune déclaration d'exportation contraire à cette disposition (1).

TROISIÈME PARTIE. — TROISIÈME CHAPITRE.

XIX. Von Bodmerey.

Es sollen auch die Fremden Schiffer und Rehder nicht befugt seyn, irgend einiges Geld von fremden auf Bodmerey zu nehmen, woferne sie es von Bürgern, durch den verordneten Meckler, bekommen mögen, wer dawieder handelt und zum erstenmahl beschlagen wird, der soll den vierten Theil des Geldes, zum andern die Helffte und zum dritten die gantze Haupt-Summe verlohren haben.

XIX. *Du contrat à la grosse* (2).

Les patrons et les armateurs étrangers ne pourront emprunter de l'argent à la grosse à des étrangers, lorsque des courtiers en charge peuvent leur en procurer chez des bourgeois. Les contraventions seront punies, la première fois par une amende égale au quart, la seconde fois égale à la moitié, et la troisième fois égale au total de la somme empruntée (3).

EXTRAIT DE L'ORDONNANCE POUR LE DUCHÉ DE PRUSSE DE 1540 (4).

XVI. Van Gestrantten Güttern.

Mit den gestrantten Güttern wollen wir, daß es hinfurtan in unserm Hertzogthum volgender gestalt gehalten werde, nemblich, wo ein Schiff gestrant hat, und dasselbige, oder die Güter zum Theil oder gar von seynen selbst inhabenden Personen geborgen würden, dieselben sollen solche ihre Gütter frey ohne Beschwerung haben, wann aber die Gütter von denen die am strande bevelch

XVI. *Des marchandises naufragées.*

Quant aux marchandises naufragées, nous voulons que dans notre duché on se conforme dorénavant aux règles suivantes, savoir: lorsqu'un navire échoue, et que les marchandises sont sauvées en partie ou en entier par les personnes à bord, on ne paiera aucun droit pour ces marchandises; mais lorsque les marchandises auront été sauvées par ceux qui demeurent sur le rivage ou qui y ont une charge, et que le propriétaire se

(1) Cet article, comme les deux précédens, étant relatif à la police locale, n'est susceptible d'aucune observation. J'aurois pu les omettre, et je ne me suis décidé à les conserver que pour ne pas scinder le titre du droit maritime.

(2) Cet article ne présente d'autre intérêt que la preuve qu'on pratiquoit le contrat à la grosse, pour lequel il est évident qu'on suivoit les recès anséatiques.

(3) Kuricke a cité cet article dans son commentaire de l'article 1 du titre VI du recès anséatique de 1614; mais il ne paroît pas qu'il ait fait attention qu'il concerne seulement les étrangers.

(4) Voir ce que j'ai dit sur cette ordonnance, page 456 ci-dessus.

oder wonhafftig geborgen oder außgebracht, auch angezeigt und erweyſet wirt, wem ſie zuſtehen; alsdann ſollen ſie umb ein zimlich Berggeldt, ohne einichen Genieß der Herſchafft, deme, des die Gütter ſein, zugeſtellt und gefolgt werden. So aber Gütter geſtrandt, in der Sehe verſencket und innerhalb Jahresfriſt nicht gewonnen, hernachmals aber von der Herrſchafft erobert, von denſelben ſoll man den Kanfleuten, oder dem ſie gehören, keine weitere Gerechtigkeit daran geſtendig ſeyn.

présentera et prouvera ses droits, elles lui seront délivrées et rendues, après qu'il aura payé un équitable salaire de sauvetage, sans que le seigneur territorial puisse exiger aucun droit. Mais lorsque des marchandises lancées à terre, ou perdues dans la mer, ne sont pas réclamées dans l'année, et conséquemment qu'elles sont échues au seigneur territorial, on n'en devra rien restituer au négociant ou propriétaire (1).

EXTRAITS DU CODE DU DUCHÉ DE PRUSSE DE 1620 (2).

LIB. IV, TIT. XVIII. — *Quod cum eo qui in alienâ potestate est, negocium gestum esse dicetur.*

ART. III. *De exercitoriâ actione* (3).

§ 1. Hæc quoque actio in solidum contra eum datur, qui navi exercendæ aliquem præfecit. Ideò autem exercitoria dicitur, quia is, ad quem obventiones et reditus omnes ex exercitione navis perveniunt, exercitor appellatur. Qui autem ab exercitore navi præpositus est, is magister navis dicitur; quia ei totius navis cura commissa est. Si quis igitur navem exercet, eique magistrum præficit, quidquid cum magistro navis pro mercibus vel aliis rebus vehendis contractum est, de eo liberum permissumque est contrahentibus, utrum hac actione exercitoriâ

ART. III. Von der Schiffer oder Röder Klage.

§ 1. Dieſe Klage wird gegeben für voll und gantz gegen den Herrn, welcher ſeinen Conſens und Willen dazu gegeben hat, daß ſein Diener oder ein Frembder ein Schiff zu verwalten und zu regieren geſetzet werde. Und wird darumb im Rechten Exercitoria genannt, dieweil der, ſo dem Schiff oder Handel für geſtellet iſt, Exercitor oder Röder genannt wird, und zu dem der tägliche Nutz und Gewinn des Schiffes gehöret; Aber der Vorſteher (Præpoſitus) wird der Meiſter genannt, dem die Regirung des Schiffes gelaſſen wird. Derowegen wenn einer ein Schiff hat, und einen Schiffer darauf ſetzet,

(1) Cet article, uniquement relatif au sauvetage des choses naufragées, est conforme au droit commun de tous les pays où le droit de naufrage étoit aboli.

(2) Voir ce que j'ai dit sur ce code et sur la révision de 1685, à la page 456. Le texte latin est pris dans une édition imprimée, sans indication de lieu, en 1620, sous le titre *Jus provinciale ducatûs Prussiæ*, 1 vol. *in*-f.°; le texte allemand, dans une copie du texte allemand de 1620 que m'a envoyée M. Faber, et dans l'édition de 1685, imprimée à Kœnigsberg, 1 vol. *in*-f°.

(3) Cet article, dans les deux paragraphes dont il se compose, est une analyse des règles du droit romain, Dig. lib. XIV, tit. 1, *De exercitoriâ actione*.

ipsum exercitorem, an verò magistrum navis convenire velint.

dem er das ganze Schiff untergiebt, und einer mit diesem Schiffer etwas handelt und contrahiret, als daß er ihn oder seine Waaren wohin führen soll: Er aber demselben nicht nachsetzet, oder sonst seinem Versprechen gnug thut: da kann und mag derselbige zu Ersetzung seines Schadens und Versäumnüß den Herrn des Schiffs selbst, oder aber den, dem das Schiff befohlen, vermittelst dieser Klage ansprechen und belangen.

§ 2. Ut autem exercitor hac actione conveniri possit, satis est, si sciverit et passus sit aliquem in navi magisterio fungi, etiamsi eum expressè navi non præfecerit. Tacitum enim consensum intervenisse satis est : vel si exercitor aliquid fecerit, ex quo consensus ejus colligi possit : veluti si naulum et mercedes receperit. Præcipuè autem hæc actio tum locum habet, cùm quis ex eâ causâ, ad quam magister navi præpositus est, cum eo contraxerit : nam si quis extra modum aut legem præpositionis cum magistro contraxerit, exercitor non tenetur. Quod si nauta in navi habuerit, qui dolo et culpâ suâ aliquâ in re nocuerit, exercitor tenebitur.

§ 2. Es wird aber in dieser Klage der ausdrückliche oder stillschweigende Consens, Geheiß und Befehl des Herrn requiriret und erfordert, der stillschweigende, als der gewusst, oder etwas gethan hat, darauß sein Consens und Bewilligung gespüret werden mag, als, da er mercedem vel naulum, die Fracht und Belohnung empfangen. Und sonderlich hat diese Klage statt, wenn jemand zu einem besondern nähmlichen Handel und Verwaltung besetzet und geordnet wird, denn, wo er von einer andern Sache wegen, welche er nicht in Befehlich und Verwaltung hat, noch derselben fürgesetzet ist, contrahiret, da ist der Herr nicht schuldig noch pflichtig. Jedoch, so er böses Gesinde auff dem Schiffe hat, und dasselbige zum Handel braucht, und sie darüber etwas begehen, so mag er wegen solcher Missethat und Verhandlung halben auch in Anspruch genommen werden.

LIB. IV, TIT. XIX. — *De rebus nauticis.*

ART. I. *De navarchis et nautis.*

§ 1. Qui se pro nauclero, magistro vel gubernatore navis, vel pro nautâ conduci passus est, si munus quod suscepit et professus est, præstare non possit, et ad id cæterorum, qui in eàdem navi sunt, testimonio, ineptus convincatur, is non solùm pretium, quo conductus est, sed etiam dimidium tantum restituere et pendere tenebitur.

ART. I. Von Schiffen und Schiffs-Volck.

§ 1. Würde sich einer vor einen Schiffer, Steuer- oder Boßmann außgeben, und davor nicht bestehen und kann dessen mit denienigen, welche mit Ihm in dem Schiff seynd ueberwiesen werden; der sol das Geldt davor er gedinget worden, und darzu noch halb so viel wieder zu geben schuldig seyn (1).

(1) Cet article est une copie fidèle de l'article 1.er du titre 1.er du livre VI du statut de Lubeck de 1586.

§ 2. Gubernator navis, vel nauta, qui nauclero vel magistro navis operam suam, certæ alicujus navigationis causâ, addixerunt, antequam ea navigatio finita sit, renunciare nauclero, aut ab eo discedere non debent. Si quis autem eorum renunciaverit, is totam mercedem quam à nauclero accepit, restituere, et insuper dimidiam portionem mercedis quæ ipsi constituta erat, pendere tenebitur.

§ 2. Dinget ein Schiffer einen Steuermann oder Boßmann, dieselbige sollen dem Schiffer die volle Reise wie sie gelobet haben, zu halten schuldig seyn: Wære aber einer der solches nicht halten wollte, der sol dem Schiffer das gantze Lohn wiedergeben, das er von ihm empfangen und darzu noch die Helfte als ihme der Schiffer gelobet oder versprochen hat (1).

§ 3. Nemo ex naucleris, alterius gubernatorem aut nautam, ad se pellicere et conducere debet : aut si quis id fecerit, restituere eos tenebitur illi, cui priùs operam suam locârunt. Qui verò ità ad alium se contulit, tantum pecuniæ priori conductori pendere cogetur, quantum ipsi mercedis loco ante promissum erat, aut jurejurando suo obtinere debet, se ab eo, apud quem in præsentiâ repertus fuit, priùs conductum esse. Et tunc quidem qui ità duobus operam suam locâsse deprehensus est, conductori qui eum retinet, per totam illam navigationem, ad quam se obligavit, servire tenetur : mercedis tamen nomine, quam isto facto, quod operam suam duobus dominis locavit, omninò perdidit, petere nihil potest, nisi quid magister navis ultrò ipsi dare voluerit. Non eo minùs tamen qui ità duobus se conduci passus est, in magistratùs cujusque loci pœnam et animadversionem se incidisse noverit.

§ 3. Wir setzen und wollen auch daß kein Schiffer eines andern Stuer-mann, Gleitsager oder Piloten, oder einen Boßmann abspannen solle : thut Jemandt das so soll er gemeldeten Steuer-mann, Piloten, Boßmann, demjenigen wiederantworten welcher sie erstlich gedinget. Und dieselbige gedingete einer oder mehr sollen dem ersten, der sie angenommen hat mit so viele Gelde als er ihnen bey dem Gedinge zugesagt hat Abstrag zu thun schuldig seyn : oder aber er soll schweren daß er von dem erstlich besprochen, by dem er ist hernach befunden oder angetroffen worden. Welcher sich nun zu zweien Herren vermietet gehabt der muß demienigen die volle Reise leisten, der jhn behalten wird. Dieweil er sich aber auch seines gantzen Lohns verlustig gemacht, dardurch daß er sich zu zweien Herren vermietet hat gehalt so sol doch bey dem Schiffer stehen was er ihm vor die Reise auß gutem Willen geben wil; jedoch sol er dabey auch umb dieser That willen in iedes Ortes Obrigkeit willkürliche Straffe verfallen seyn (2).

§ 4. Potest autem nauclerus nautas suos, quos conduxit, in eodem portu, ubi ab ipso conducti sunt, iterùm dimittere iisque renunciare; ità tamen, ut si XIV dies naucleri causa in eo portu commorati fuerint, dimidiam mercedis pactæ partem ipsis præstet; sed ubi semel navis cum plenâ vecturâ et onere ex portu sol-

§ 4. Es mag ein Schiffer binnen den Haven, darin das Schiffs-volck geheuret dasselbige wiederumb verurlauben : doch ist er ihnen den Halben-Lohn zu geben, sofern sie ueber 14 Tage in dem Haven dem Schiffer zu gefallen liegen würden pflichtig. Kommen sie aber auſs dem gemeldeten Haven, mit der vollen Ladung, so muß er ihnen

(1) Ce paragraphe, qui a pu être emprunté à l'article 12 du statut de Dantzick de 1596, est plus spécialement une copie de l'article 2 du titre 1.er du livre VI du statut de Lubeck.

(2) Ce paragraphe reproduit l'article 3 du titre 1.er du livre VI du statut de Lubeck.

verit, aut integram mercedem nautis, si eos dimittere velit præstare, aut donec iter institutum conficiat, suis sumptibus eos alere cogitur. Quorum utrum facere velit, in electione naucleri positum esse volumus.

voll Lohn geben, oder in seiner Kost beten, so lange daß er seine Reise vollbringen kan: welches doch bey den Schiffern stehen sol sie zu behalten, oder aber zu enturlauben (1).

§ 5. Postquam nautæ conducti sunt, nemini eorum sine permissu magistri navis extra navem pernoctare, ut nec scapham noctu à navi dimovere, aut dimittere liceat, sub pœnâ quam ipse nauclerus dictaverit.

§ 5. Nach der Verheurung sol kein Schiffvolck ohne seines Schiffers Erlaubnüß ausserhalb dem Schiff bey Nacht schlaffen: wie dann auch niemand bey nacht des Schiffers Both oder Esping von dem Schiff führen, oder auß dem Schiff ablassen sol ohne des Schiffers Erlaubnüß, alles bey desselben Straffe (2).

§ 6. Cùm navis Regiomonte solvit, et Pillavium usque progressa, ad vela faciendum parata est, nemo nautarum qui à nauclero conducti sunt, ullius debiti causâ è navi extrahendus est, modò magister navis pro eo fidejubere velit.

§ 6. Wann ein Schiff von Königsberg nach der Pillaw kombt und seegelrede oder fertig ist: so sol niemand sein geheurtes Schiffsvolck auß des Schiffers bordt nehmen, Schuld-sachen halber, wofern der Schiffer vor ihn caviren oder bürgen wolte (3).

§ 7. Porrò nautis omnibus seriò interdicimus, ne post mercedes acceptas aufugiant, aut dolo malo et sine animo revertendi in terram descendant, neve quis eos detineat aut receptet. Et si quis eorum aufugisse probetur, eum et mercedem nauclero restituere, et per tres menses in carcerem conjici, et pane et aquâ puniri: receptatorem quoque ipsius magistratûs arbitrio plecti volumus.

§ 7. Es sol auch ohne noth dem Schiffer sein Bossvolck, nach empfangener Heure nicht entlauffen, noch vorsetzlichen auff dem Lande bleiben der Meinung zu Schiffe nicht wieder zu kommen: wie dann auch derselben einen oder mehr niemand auffnehmen noch auffhalten sol. Und welcher also muthwillig mit der Heure entlaufft, und dessen überwiesen, der sol dem Schiffer seine Heure wiedergeben und drey monath in dem Thurm mit Wasser und Brodt darzu gestraffet werden; der ihn aber auffgehalten, in willkürliche straffe gefallen sein (4).

§ 8. Si frumentum nauclerus vehendum suscipit, tenetur id cum nautis suis ipse in navim inferre, et in itinere quoties opus est refrigerare. Quod si id facere neglexerit, damnum datum resarcire cogetur, nisi tempestate maris, aut aliis legitimis

§ 8. Wann ein Schiffer Korn in sein Schiff einnimbt, so sol er mit seinen Schiffs-Kindern schuldig seyn, dasselbige ueber Bordt einzubringen und so offt noth, auff der Reise kühlen. Würde er, der Schiffer, solches versäumen, sol er dafür Antwort geben: es

(1) Ce paragraphe reproduit l'article 4 du titre 1.er du livre VI du statut de Lubeck.
(2) Ce paragraphe reproduit l'article 5 du titre 1.er du livre VI du statut de Lubeck.
(3) Ce paragraphe, à cela près du changement des noms, reproduit l'article 6 du titre 1.er du livre VI du statut de Lubeck.
(4) Ce paragraphe reproduit l'article 7 du titre 1.er du livre VI du statut de Lubeck.

causis, quo minus id facere potuerit, impeditus sit, cujus rei probatio ipsi incumbet. Quotiescunque autem frumentum nautæ refrigerârint, toties mercator pro cujusque loci consuetudine nauclero et nautis satisfaciat.

wäre dann daß er durch wetter und wind, oder sonst durch Ehehaffte Verhinderung, davon abgehalten, die er rechtmässig zu beweisen sol schuldig seyn. So offt nun als sie solches Korn kühlen werden, davor sol der Kaufmann sich mit dem Schiffer und Botsleuten nach iedes Orts Gelegenheit vergleichen (1).

§ 9. Ceterum nauclerus merces, quas vehendas suscepit, ei à quo ipsi commissæ sunt, aut si quis alius illius nomine ad hoc constitutus sit, diligenter restituere et tradere debet, si quid enim perierit, aut damnum datum fuerit, id ipse præstare cogitur. Si verò merces in navi reperiat, quas nemo ab ipso repetat, nec cujus sint adpareat, magistratui aut præfectis ejus loci, ubi navis exoneratur, eas tradi jubemus.

§ 9. Welchem Schiffer von Gütern etwas eingeladen wird, die sol er wiederumb ueberantworten demienigen der sie eingeschiffet, oder einem andern von seinentwegen, der dessen Befehl hat, auff daß sie zu rechte bracht werden ohne schaden. Dann, würde etwas von den Gütern verloren, oder sonst schaden darzu kommen: so muß der Schiffer davon Rechnung geben. Hätte auch der Schiffer etzlich Gut im Schiff darzu sich niemands ziehen thäte, sol er solches dem Rath oder Ambtleuten derer örter, da er lossen wird, ueberantworten (2).

§ 10. Si nauclerus merces aliquas vehendas suscepit, easque dolo malo in rationibus suis, quas exercitoribus reddit, præterierit, eoque nomine convictus sit, arbitrariâ pœnâ condemnabitur.

§ 10. Verschweiget vorsetzlichen ein Schiffer ein geladen Gut in seiner Rechnung den Rödern, und solches darnach bewiesen wird: der sol mit ernst gestrafft werden (3).

§ 11. Eo loco ubi navis exonerari cœpit, ibi etiam pro vecturâ nauclero satisfieri oportet.

§ 11. Wo der Bönnig gebrochen, das ist, wo zu lossen angefangen wird, da ist man die Fracht zu bezahlen schuldig (4).

§ 12. Cùm nauclerus vecturæ pretium planè percepit, nautis quoque suis integram mercedem solvere tenetur.

§ 12. Wann ein Schiffer seine volle Fracht bekompt, so muß er auch als dann den Schiff-Kindern volle Heur geben (5).

ART. II. *De jactu.*

§ 1. Si laborante nave jactus factus est, id detrimentum communi omnium contributione sarciendum est, ut omnes quo-

ART. II. Von geworffenem Gut.

§ 1. Ist ein Schiff ein Wassers not, also daß man Güter auswerffen muß: solcher schaden der geworffenen Güter gehet ueber

(1) Ce paragraphe reproduit l'article 8 du titre 1.er du livre VI du statut de Lubeck, sauf qu'au lieu de fixer le montant du salaire il déclare qu'on se conformera à l'usage local.

(2) Ce paragraphe est emprunté de l'article 9 du titre 1.er du livre VI du statut de Lubeck.

(3) Ce paragraphe reproduit l'article 10 du titre 1.er du livre VI du statut de Lubeck, sauf qu'au lieu de déterminer la peine il déclare qu'elle sera laissée à l'arbitrage des juges.

(4) Ce paragraphe reproduit l'article 12 du titre 1.er du livre VI du statut de Lubeck.

(5) Ce paragraphe reproduit l'article 13 du titre 1.er du livre VI du statut de Lubeck, mais en supprimant la faculté d'une convention contraire.

rum interfuit, jacturam fieri, id est, tàm mercatores ad quos merces servatæ, quàm exercitores ad quos navis periculo erepta, pertinet : unusquisque autem pro ratâ suâ portione solvant, quantum merces jactæ in eo portu, quo transvehi debebant, valere potuissent. Quo eodem loco etiam computatio institui et solutio fier debet.

Schiff und Gut, welches im Schiff erhalten wird, derogestalt daß die Schiffs-Röder und auch der Kauffmann denselben einieglicher an seiner quota, so viel er an Schiff und Gut haben mag, bezahlen muß, als das Gut gelten möchte in dem Haven dahin sie zu seegeln bedacht waren : da dann auch all-sofort bald die vergleichung und bezahlung geschehen sol (1). [Doch daß die quota auch von den geworffenen Gütern demienigen dem sie zugehören, abgezogen, und der schaden also von allen im Schiffe gewesenen Gütern gleich durch gut gethan werde] (2).

§ 2. Ut autem pro portione navis ad detrimentum jactu factum resarciendum, rectè conferatur, æstimari eam à nauclero certo pretio oportet, quo casu mercatoribus optio competit, an navim æstimatam retinere, aut nauclero relinquere velint. In omnibus autem mercibus tàm jactis quàm servatis nauclero sive magistro navis naulum integrum computandum est.

§ 2. Die Wardirung aber des Schiffs sol also gehalten werden, daß der Schiffer das Schiff an Geld anschlagen sol, davor er es gedenkt zu behalten : daran die Kauffleute die wahl haben sollen, ob sie es davor annehmen, oder dem Schiffer lassen wollen. Also soll auch des Schiffers Fracht, so wol von den Gütern, welche geworfen als behalten worden seynd, gerechnet werden (3).

§ 3. Earum verò mercium jacturam, quas gratis sine mercede pactà vehendas ab amico suscepit, nauclerus sarcire non tenetur.

§ 3. Würde auch Gut geworffen, welches der Schiffer einem guten Freunde ueberzuführen auff sich genommen, und auß Gunst oder Freundschafft davor keine Fracht bedinget, so darff der Schiffer darzu nicht antworten (4).

§ 4. Sed si navis deterior facta sit, aut vela, malum, aliaque armamenta in mari vi tempestatis amiserit, nulla à mercatoribus facienda est collatio. Sanè si casu necessitatis, voluntate tamen eorum, qui in navi sunt, ad navem, merces, hominesque servandos, malum incisum et ejectum fuerit, omnium eorum contributione ad quos navis, mercesque pertinuerint, hoc damnum, ut antè dictum, sarciri debet.

§ 4. Verleuret der Schiffer seine Mast oder Seegel in der See, Sturms oder andern Unglücks halben : darzu darff der Kauffmann nicht antworten. Wäre aber die Mast durch Noth gehauen und geworffen, doch mit Willen derienigen, die im Schiff gewesen zu errettung Schiff, Leib und Gut, so sol der schade gehen ueber Schiff und alles Gut, wie oben gemeldet (5).

(1) Ce paragraphe reproduit l'article 1.er du titre II du livre VI du statut de Lubeck.

(2) Les mots entre deux crochets ont été ajoutés dans la révision faite en 1685 ; ils signifient : *en déduisant toutefois de la cote des propriétaires la valeur de leurs marchandises jetées à la mer, de manière que la contribution porte sur tout ce que le navire contenoit avant le jet.*

(3) Ce paragraphe reproduit l'article 3 du titre II du livre VI du statut de Lubeck.

(4) Ce paragraphe reproduit l'article 4 du titre II du livre VI du statut de Lubeck.

(5) Ce paragraphe reproduit l'article 5 du titre II du livre VI du statut de Lubeck.

ART. III. *De naufragio.*

§ 1. Si mercatores navem aliquam conducant, possunt eâ arbitrio suo uti : sed si ea in mari frangatur, adeò ut iter suum institutum mercatores absolvere non poterint, non nisi dimidum vecturæ pretium de mercibus servatis solvere tenentur.

§ 2. At si sine culpâ aut negligentiâ naucleri navis in mari damnum accepit, cum mercibus tamen mercatorum ad portum et locum, quò tendebat, adpulit, integrum vecturæ pretium solvendum est. De iis verò mercibus, quæ in mari jactæ et amissæ, aut culpâ naucleri corruptæ sunt, vecturæ exigi non possunt.

§ 3. Si navem aliquam naufragium facere contingat, nauclerus cum omnibus nautis suis, mercatores, ut merces eorum serventur, quantùm possunt, juvare debet. Pro eâ in mercibus salvandis præstitâ mercatores honestum præmium viri boni arbitrio pendant.

§ 4. Si quis in littore vel etiam ipso mari merces et bona naufragio deperdita repererit aut ceperit, proximo cujusque loci magistratui ea tradere debet. De ejusmodi autem bonis illi, qui ea cepit aut invenit, pro labore et operâ impensâ condignum præmium solvi volumus.

§ 5. Nave submersâ et amissâ, si ex armamentis navis tantum nauclerus serva-

ART. III. Von Schiffbruch.

§ 1. Frachten Kauffleute, oder sonsten jemand, ein Schiff, so haben sie dasselbige nach ihrem Willen zu gebrauchen. Bricht das Schiff in der See, also daß es seine Reise nicht vollbringen kann, so seynd die Frachtleute mehr nicht, dann die Halbe Fracht von den geborgenen Gütern zu geben schuldig (1).

§ 2. Wann aber ein gefrachtet Schiff in der See schaden nimbt ohne Schuld oder Versaúmnuß des Schiffers, und bringt doch des Kauffmanns Gut zur Stát: so sol er davon volle Fracht geben, das Gut aber welches nicht zur Stát kombt, sondern in der See bleibet, oder sonsten durch schuld des Schiffers verdorben davon giebt man (2) [in diesem Fall da die Güter nicht geworffen worden] (3) keine Fracht.

§ 3. Würde ein Schiffer ein Schiffbruch erleiden, so sol er mit sambt seinem volck verpflichtet seyn, dem Kauffmann sein Gut bergen zu helfen nach allem ihrem Vermögen. Davor sol er der, Kauffmann, ihnen geben ein redlich Bergegeldt, nach Erkánntnuß Guter Leute (4).

§ 4. Findet jemand Schiffbrúchig Gut am Strande, oder in der See an das Schiff treibende, und solch Gut auffischete, das sol er ueber antworten der nechsten Obrigkeit. Von solchem auffgefischtem oder gefundenen Gut sol man demienigen, welcher die arbeit gethan, ein gut Bergegeldt geben (5).

§ 5. Bleibet ein Schiff in der See, und gleichwohl so viel von des Schiffes Red-

(1) Ce paragraphe reproduit l'article 1.er du titre III du livre VI du statut de Lubeck.

(2) Ce paragraphe reproduit l'article 2 du titre III du livre VI du statut de Lubeck.

(3) Les mots entre deux crochets ont été ajoutés dans la révision de 1685 ; ils signifient : *dans le cas où la marchandise n'a pas été jetée à la mer.* L'objet de cette addition paroît être de préciser bien nettement qu'on ne doit pas de fret pour ce qui a péri sans donner lieu à contribution ; mais que si la perte est réparée par contribution, le fret est dû.

(4) Ce paragraphe reproduit la première moitié de l'article 3 du titre III du livre VI du statut de Lubeck.

(5) Ce paragraphe ressemble beaucoup à l'article 4 du titre III du livre VI du statut de Lubeck, mais il n'en est pas une copie littérale. Le même principe étoit déjà dans l'ordonnance pour la Prusse de 1540 ; voir ci-dessus, page 478.

verit, ex quo mercedum nautis debitarum pretium confici possit, integræ iis merces solvendæ sunt.

schafft geborgen wird, daß der Heure werth ist: So ist der Schiffer dem Volck die gantze Heure zu geben schuldig (1).

ART. IV. *De navibus et navigiis.*

ART. IV. Von Schiffen, Boten und Pramen.

§ 1. Qui navem ad certum tempus conduxit, non quidem vendere eam aut hypothecæ obligare potest, alteri tamen eam vicissim locare, quamdiù suæ conductionis tempus durat, non prohibetur.

§ 1. Heuret einer ein Schiff auff eine gewisse Zeit, der kan dasselbige weder verpfänden noch verkauffen, allein er mag es wiederumb verheuren, wem er will, biß zu seiner bestimbten Zeit (2).

§ 2. Qui dum vela facit vel remigatur, in alterius navem impegerit, aut quocunque alio modo damnum alteri dederit, si eo nomine ab illo cui damnum datum est, conveniatur, et jurare velit aut possit, se invito id contigisse, nec propter vim venti et tempestatis in suà potestate fuisse ne fieret, nihil eo nomine præstare tenebitur. Sanè si jurejurando ita obtinere nequeat, integrum damnum quod datum est, præstabit.

§ 2. Thut iemand mit seinem Schiffe einem andern mit seinem Schiffe Schaden, es geschehe im seegeln oder rudern oder sonsten wormit es wolle, wird geklagt über den, welcher dem Schiffe den Schaden zugefüget, wil er dame schweren daß es wieder seinen Willen geschehen und er es wegen Wetter und Windes nicht hindern können, so sol er keine Erstattung zu thun schuldig seyn, schwüre er aber nicht, so sol er vor den Schaden Abtrag thun (3).

§ 3. Si plures exercitores navem non æquis partibus communem habeant, tum quibus minores partes in eà competunt, reliquorum arbitrium sequentur.

§ 3. Wann etzliche Schiffs-Röder seynd zu einem Schiff, welche ungleiche Anpart daran haben, etzliche mehr, etzliche weniger: so sollen alle welche den wenigsten Theil haben, den andern am meisten Theil folgen (4).

ART. V. *De nave quam piratæ deprædantur.*

ART. V. Von Schiff und Gut welches von See-Raubern benommen.

§ 1. Si merces mercatorum à piratis rapiantur, damnum omne ad dominos, quorum eæ merces fuerunt, redundat. Cæteri enim quibus nihil ablatum est, ut nec nauclerus navis suæ ratione conferre aliquid ad eam jacturam sarciendam, nisi

§ 1. Wann Kauffleuten in der See Ihr Gut genommen wird, einem mehr dem andern weniger, einieglicher muß seinen eigenen Schaden tragen: und dürffen dieienigen welche keinen Schaden gelitten, so wohl auch der Schiffer, wegen des Schiffs, nichts [we-

(1) Ce paragraphe reproduit l'article 7 du titre III du livre VI du statut de Lubeck.
(2) Ce paragraphe reproduit l'article 2 du titre IV du livre VI du statut de Lubeck.
(3) Ce paragraphe reproduit l'article 3 du titre IV du livre VI du statut de Lubeck.
(4) Lange, *Brevis Introductio*, &c., page 86, assure que ce paragraphe n'est point emprunté du livre VI du statut de Lubeck, mais bien de l'article 4 du titre IX du recès anséatique de 1614. Il se trompe; l'article 6 du titre IV du livre VI du statut de Lubeck contient littéralement la disposition de notre paragraphe.

ità inter ipsos convenerit, minimè coguntur.

§ 2. Si merces prædatas alii, qui suis sumptibus naves in excubiis armatas habent, piratis vicissim eripiant, dimidiam earum mercium partem sibi retineant licet : alteram autem dimidiam dominis restituant.

Cæterum, si præda per eas naves, quas magistratus civitatum ad mare tutandum armârunt, erepta est, integra prioribus dominis restituenda est.

§ 3. Si quis res aut merces trans mare advectas, furto vel prædâ ablatas esse arguat, alterius, qui eas advexit, partes potiores sunt, quàm qui de vindiciis litigat, dummodò alter duobus testibus, aut per hospitem suum, aut litteris magistratûs ejus loci, unde venit, eas merces se rectè emisse et comparâsse, probare possit.

§ 4. Quod de mercibus et rebus naufragio perditis in ordinatione provinciali jam ante constitutum dispositumque est, id hoc loco meritò confirmatum et denuò jussum, mandatumque volumnus, ut quod de iis rebus hactenùs in hoc Ducatu nostro factum, porrò quoque inviolabiliter observetur. Nimirùm si naufragium facientes, ipsi merces et sua bona periculo exemerint et servârint, ne ulla ipsis molestia eo nomine exhibeatur, quominus liberè res suas retineant. Sin autem merces naufragorum ab iis, quorum in littore jurisdictio est, aut aliis maris accolis servatæ sint, præter honestum laboris et

gen des genommenen Guts] (1) erstatten, es wäre dann daß sie sich zuvor eines andern mit einander verglichen (2).

§ 2. Würden See-räuber Gut in der See nehmen, und ihnen solches wiederumb abgejagt durch etliche Aussliegere, auff ihre eigene Kosten; so sollen sie die Helfte des Gutes behalten und die andere Helfte dem beschädigten Kauffmann zustellen.

Wären aber die Stätte Aussliegere in der See, und die würden das genommene Gut erobern, die sollen dem Kauffmann alles wiederumb zu stellen (3).

§ 3. Was man vor Gut bringet über See und Sandt, wird dasselbige als gestolen und geraubt Gut angesprochen : so ist derjenige welcher das Gut gebracht, näher dabey zu bleiben, dann ihn der ander abtreiben kan; doch sofern er beweisen kan, mit zweyen Ehrlichen Leuten, oder mit seinem Wirthe oder aber auch durch schrifftliche glaubliche Urkund der Stadt darinnen er das Gut gekaufft hat, daß er dasselbige redlichen an sich gebracht hat (4).

§ 4. Als auch hiebevor in unserer Landesordnung fol. 52 von gestrandeten Gütern Verordnung geschehen, als lassen wir es nachmals bey derselben bewenden, und wollen, daß wie zuvor, also auch hinfort, es in unserm Hertzogthumb Preussen folgendergestalt gehalten werde : nemblich wo ein Schiff gestrandet hat und dasselbige oder die Güter zum Theil oder gar von seinen selbst inne habenden Personen geborgen wird; dieselben sollen solche ihre Güter frey ohne Beschwerung haben. Wann aber die Güter von denen, die am Strande Befehlich haben, oder an demselben wohnhafftig seyn geborgen oder außgebracht, auch angezeiget

(1) Les mots entre deux crochets ont été ajoutés dans la révision de 1685; ils n'ont d'autre objet que d'éclaircir le sens.

(2) Ce paragraphe reproduit l'article 1.er du titre v du livre vi du statut de Lubeck.

(3) Ce paragraphe reproduit, avec quelques changemens nécessaires, l'article 2 du titre v du livre vi du statut de Lubeck.

(4) Ce paragraphe reproduit les articles 3, 4 et 5 du titre v du livre vi du statut de Lubeck.

operæ navatæ pretium nihil naufragi aut mercatores pendant, sed bona sua ipsis sine ullo magistratûs emolumento restituantur et permittantur. In iis verò rebus, quas naufragio perditas aut in mari submersas intra annum domini non recuperârint, nec recuperare cœperint, si posteà à magistratu recuperentur, mercatoribus et dominis prioribus nullum omninò jus ampliùs competit (1).

und erwiesen wird, wem sie zustehen, alsdann sollen sie umb zimblich Bergegeldt, ohne einigen Genieß der Herrschafft, demjenichen, welchem die Güter gehören, zugestellet und gefolget werden. So aber Güter gestrandet, oder in der See versencket, und innerhalb Jahresfrist nicht gewonnen oder zu winnen angefangen, hernachmals aber von der Herrschafft erobert würden, von denselben soll man den Kauffleuten, oder wem sie gehörig, keine weitere Gerechtigkeit gestendig seyn.

(1) Ce paragraphe se réfère aux différens réglemens qui avoient déjà été faits en faveur des naufragés; je les ai indiqués page 420 ci-dessus. Il ne se trouve point dans le code de 1685; le texte allemand que j'en donne est extrait du code de 1620. Il reproduit l'article 16 de l'ordonnance de 1540, que j'ai donné page 478.

CHAPITRE XXIII.

Droit maritime de la Russie.

La position particulière de la Russie, située sur quatre mers et formée de provinces successivement conquises à d'assez longs intervalles, exige qu'on recherche les documens relatifs au droit maritime qui concernent cet empire, dans des localités et par conséquent dans des sources différentes.

C'étoit, comme on l'a vu dans mon introduction, par les contrées qui avoisinent la mer Caspienne et la mer Noire que la Russie recevoit, dans les temps les plus anciens, les marchandises asiatiques, et des voies intérieures les conduisoient, soit vers l'Océan septentrional, soit à Nowogorod.

Le droit maritime observé sur les bords de la mer Noire dut être celui que les anciens Grecs, fondateurs des premiers établissemens commerciaux dans ces lieux, y avoient introduit; droit qui n'éprouva point de changement lorsque ces pays passèrent sous d'autres dominations, et principalement sous celle des Romains, puisqu'on a vu dans le chapitre III que la législation maritime de ce peuple s'étoit conformée à celle des Grecs. Depuis que le siége de l'empire eut été transporté à Constantinople, cette législation, consignée dans le Digeste, puis dans les Basiliques, devint la règle des transactions sur les bords de la mer Noire. Des traités entre les souverains de Kiew et l'empire d'Orient, de 911 et 945, justifient cette présomption. On ne peut douter aussi que sur le littoral opposé, c'est-à-dire sur les côtes de l'Arménie et de la Géorgie, le droit gréco-romain ne fût observé. On en trouve la preuve dans les extraits d'un code grec et d'un code arménien que le prince Wacthang fit insérer dans une compilation rédigée pour la Géorgie à la fin du XVII.e siècle, dont la Bibliothèque royale possède le manuscrit.

Sans doute les Vénitiens, les Génois et les Pisans portèrent leurs usages dans les comptoirs qu'ils avoient établis sur les bords de la mer Noire; mais leur droit maritime n'étoit, comme on le verra dans la suite, qu'une tradition du droit gréco-romain; d'ailleurs il appartient à ces villes et ne peut trouver ici sa place (1).

Lorsque les barbares de l'Asie centrale eurent détruit les établissemens de

(1) Il existe en effet aux archives de la banque de Saint-Georges à Gênes un code manuscrit pour la Gazarie, contenant un grand nombre de dispositions sur le droit maritime. M. le comte de l'Escarenne, ministre de l'intérieur en Piémont, a bien voulu m'accorder l'autorisation nécessaire pour en obtenir une copie.

ces républiques, les villes de commerce qu'ils laissèrent subsister, ou qui se formèrent sous leur protection, continuèrent de suivre les usages anciens.

A l'égard du droit maritime qui a pu régir la navigation de la mer Caspienne, si l'on en excepte l'époque à laquelle la Géorgie posséda quelques ports de ce côté, époque où sans doute le droit gréco-romain put y être observé, le reste, presque toujours dépendant de la Perse, a dû être, dans le temps qu'embrassent mes recherches, soumis à des usages ou à des lois qui nous sont inconnus.

Sur les côtes de la Permie et de l'Océan glacial, les habitans sauvages et ignorans de ces pays n'avoient point de lois, ni probablement d'usages maritimes qui leur fussent propres; les Norvégiens qui venoient y faire le commerce suivoient leur législation, que j'ai fait connoître chapitre XV; et lorsque la célèbre république de Nowogorod y eut formé des établissemens, il est probable qu'elle y porta ses usages.

Mais il m'est possible d'entrer dans des développemens plus satisfaisans, relativement à la législation maritime des provinces russes qui bordent la mer Baltique.

On peut, sous ce rapport, les distinguer en trois parties : 1.° les provinces qui de tous temps, ou du moins depuis les temps les plus anciens, ont appartenu à la Russie, tel est le territoire de Nowogorod; 2.° celles de Riga et le reste de la Livonie; 3.° celles de la Courlande, de l'Esthonie et de la Finlande, acquisitions assez récentes faites par l'empire russe.

Nowogorod étoit l'une des plus anciennes villes de la Russie. Jaroslaw Vladimirovitch y promulgua au commencement du XI.e siècle un droit civil connu sous le nom de *Pravda Rousskaïa* ou *Pravda Slavián,* modifié ou plutôt amplifié par ses enfans. Ce code a été imprimé par les soins de Schlötzer en 1777; Tatischtschef en a donné en 1786 une édition avec des variantes. On n'y trouve qu'une seule disposition de droit maritime; elle concerne les vols de navires. On connoît aussi une Pravda du XIII.e siècle, imprimée à Moscou en 1792 et en 1799, d'après un manuscrit du comte Muszin Puschkin, et en 1815 d'après un manuscrit du Synode; mais il est douteux que ce document, qui reproduit l'ancienne avec quelques additions, ait un caractère officiel. Au nombre de ces additions se trouve un article portant que celui qui, ayant reçu des marchandises en commande pour les vendre, les perd par force majeure, ne peut être poursuivi criminellement, et doit obtenir un terme pour se libérer, mais que cette faveur est refusée à celui qui les a perdues par son inconduite.

Ces dispositions de droit maritime des Pravda sont trop peu importantes pour que j'aie dû en recueillir les textes; il n'est pas cependant hors de propos de faire observer qu'elles sont tout à fait semblables à celles des codes bourguignons du VI.e siècle, dont j'ai donné le texte, tome I.er, page 151.

D'autres codes ont été publiés postérieurement en Russie. L'un, de 1498, est l'ouvrage d'Iwan III, sous le titre d'*Oulojénié Zakonn,* qui ne fut réellement mis à exécution que par les soins d'Iwan IV en 1550, sous le titre de *Soudebnik.* Imprimé pour la première fois à Moscou en 1768, par les soins de Schlötzer, il l'a été de nouveau en 1786, avec un commentaire de Tatischtschef; mais une révision en fut faite et promulguée en 1649 [7157], par ordre d'Alexis Mikhaïlovitch, sous le titre de *Sobornoïé Oulojénié Zakonn,* imprimée en 1780 à Saint-Pétersbourg. Je ne connois ce code que par une traduction latine que Meyerberg en a annexée à son *Iter in Moscoviam,* et par une traduction allemande imprimée à Dantzick en 1723. Je n'y ai point retrouvé les articles des Pravda sur le droit maritime, ce qui n'a rien de surprenant; ces articles étoient insignifians, et chaque ville maritime avoit ses statuts ou usages particuliers. C'est ainsi qu'il existe, relativement à Nowogorod, un document que je ne peux omettre. Il est connu sous le nom de *Skraa,* et parmi beaucoup d'articles réglementaires et de police, étrangers au droit maritime, il offre des dispositions assez importantes sur les obligations respectives entre ceux qui engagent des matelots et ces derniers; sur le jet et les sacrifices pour le salut commun; sur les obligations du patron qui entreprend de conduire des marchandises.

Ce n'est pas toutefois que ce document appartienne, à proprement parler, à Nowogorod; on verra bientôt qu'il n'est point l'ouvrage de magistrats ou de l'autorité publique qui exerçoient dans cette ville le pouvoir de faire des lois et des réglemens obligatoires pour les Russes; qu'il n'avoit pour objet que de régir une corporation de commerçans étrangers à la Russie, admis à y résider pour faire le commerce; qu'il est évidemment et exclusivement l'ouvrage de ces étrangers.

Mais on approuvera, je crois, le parti que j'ai pris de placer ce document dans le chapitre destiné à la Russie. D'abord, il est certain qu'il a été rédigé pour recevoir son exécution sur un territoire appartenant à cet empire. En second lieu, on peut croire, d'après le caractère d'universalité qui est le propre du droit maritime, que les dispositions dont j'ai indiqué l'objet servoient aussi de règles pour ceux des habitans de Nowogorod qui se livroient à la navigation, puisque leur législation propre étoit muette à cet égard, comme on l'a vu plus haut; cela est d'autant plus vraisemblable que les navigateurs russes étoient dès le XII.e siècle, et très-probablement auparavant, reçus, dans les ports de la Basse-Saxe, ainsi que le prouve un privilége de 1188, publié par M. Lappenberg, page 9 de son recueil.

Quelque place, au reste, que ce document occupe ou doive occuper dans ma collection, il importe de rechercher par qui et quand il a été rédigé, et, pour arriver à la solution de ces questions, il est nécessaire que je fasse bien connoître ce qui a donné lieu à sa rédaction, ainsi que l'époque probable de cette rédaction.

Les navigateurs allemands avoient obtenu à Nowogorod la faculté d'y former une sorte de colonie superficiaire, où ils étoient régis par leurs lois propres, administrés et jugés par leurs magistrats. Des traités, ou du moins des priviléges émanés de l'autorité locale, étoient nécessaires pour assurer ce droit, et comme des documens datés de 1280 et années suivantes (1) constatent qu'il étoit alors en pleine activité, il faut nécessairement admettre que les traités qui en furent le fondement sont plus anciens.

Le seul de ces traités dont le texte nous soit parvenu a été stipulé entre les autorités de Nowogorod et les commerçans unis teutoniques et gothlandais; il a été, pour la première fois, publié par Dreyer, dans son ouvrage intitulé *De inhumano jure naufragii,* pag. 177 et suivantes.

D'après le texte, tel que cet auteur l'a imprimé, on pourroit croire que ce traité auroit été consenti, au nom de la ville de Nowogorod, par un roi nommé Borchram, assisté des principaux de la ville. Gadebusch, qui, sur la foi de Dreyer, a adopté cette manière de voir (2), s'est livré à beaucoup de conjectures pour deviner quel étoit ce roi Borchram; il assure que c'étoit Boriss-Andrejewitsch, qui vivoit en 1300. Cette discussion rappelle involontairement celle de la dent d'or. Une lecture plus attentive a prouvé qu'au lieu de *Rex Borchramus* il falloit lire *Rex, Borchravius,* expressions qu'on peut traduire en français par *le Roi, le Burgrave,* et qui avec les mots suivans, *Dux et Nogardienses discretiores,* désigne l'ensemble des représentans de la ville. En effet, la tradition et l'histoire apprennent que le gouvernement de Nowogorod étoit composé d'un chef appelé *Rex,* d'un Possadnik dont le nom est souvent traduit en latin par *Borchravius*, en allemand Burggraf, d'un Tyssazkoï, titre traduit par *Dux*, et d'habitans notables, *Nogardienses discretiores.* D'autres documens du XIVe siècle, sur l'authenticité desquels il ne peut s'élever aucun doute, contiennent la formule suivante : *Ego rex* [il est nommé Magnus Jurge] *cum Burchgravio* [Alformeo], *cum Duce* (Abraham), *cum totâ communitate Nogardiæ*. On lit dans un autre : *Cum Episcopo Nogardiensi, cum Borchravio, cum Duce et cum omnibus Nogardiensibus* (3).

Il ne faut pas, en effet, de grands efforts pour démontrer comment le mot *Borchravius* a pu, au moyen de ce que l'*i* n'est point ponctué, et que le *v* est figuré par un *u,* se trouver converti, par les copistes, en *Borchramus,* dont on a fait ensuite un nom propre.

Sartorius a parlé de ce document dans son histoire de la ligue anséatique, t. Ier, page 392. Il ne le connoissoit que par la publication de Dreyer. En s'écartant avec raison de l'opinion de Gadebusch, qui le considéroit comme un privilége accordé à la ligue anséatique, il paroît ne pas s'être occupé de

(1) Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, pag. 173 *et seqq.* — M. Lappenberg, recueil déjà cité, pages 156 et suivantes.

(2) Liefländische Jahrbücher, t. Ier, pag. 306, n. 1.

(3) Porthan, *Syllog. monument.* pag. 77. — Torkelin, *Analecta quibus res Norvegiæ explicantur,* pag. 60.

rechercher ce qu'étoit le prétendu roi Borchram. Mais ce qu'il dit mérite d'être examiné. Il croit que ce document n'étoit qu'un projet de traité proposé par les Allemands et les Gothlandais, et non accepté par les Nowogordiens, parce que, suivant Schlötzer (1), dont il partage le sentiment, les conditions en paroissoient trop dures à ces derniers, et que des troubles survenus à Nowogorod empêchèrent de donner suite à la négociation. Cette opinion est aussi celle de Suhm, dans son Histoire de Danemarck, t. VIII, page 578. Sartorius va plus loin; il élève des doutes sur l'authenticité de la pièce, et les tire de ce qu'un autre document, attribué à Gedemin, prince de Lithuanie, cité aussi par Dreyer, page 304, a été déclaré par cet auteur faux et supposé. Il se fonde de plus sur ce que, dans une assemblée générale de la ligue anséatique, tenue à Lubeck en 1554, les commissaires chargés de rechercher les priviléges dont la ligue jouissoit en Russie ont déclaré qu'il n'en existoit aucune trace dans les archives communes ou particulières. Il pense que si le traité dont il est question eût été considéré comme un titre, les Allemands et les Gothlandais n'eussent pas manqué de le garder précieusement et de le produire.

La première objection me paroît détruite par les termes mêmes du document. Il n'est point conçu dans la forme d'une proposition faite par les Allemands et les Gothlandais. Les seules parties qui parlent, qui accordent, qui consentent, sont les représentans de Nowogorod; c'est toujours à la première personne qu'ils s'expriment : *nous concédons, nous consentons, notre pays, notre langue, nos hôtes, &c., &c.*

Ajoutons, d'ailleurs, qu'il y a de l'exagération à appeler *dures* les conditions ou plutôt les *concessions* que cet acte contient. Les Allemands, les Gothlandais recevoient l'assurance d'une garantie pour leurs personnes et leurs propriétés; le droit de former une corporation régie par ses chefs et ses réglemens propres; quelques faveurs peut-être sur certains droits de douane (ce que même nous ne pouvons savoir au juste, faute de termes de comparaison); mais tout cela n'étoit-il pas de l'essence des relations commerciales ? Lorsqu'on voit, du côté de la Méditerranée, des souverains bien plus fondés à limiter le commerce des étrangers, à cause de l'extrême différence des religions et des haines dont les croisades étoient la source, accabler, pour ainsi dire, de faveurs et de concessions les républiques italiennes, peut-il être surprenant que les habitans de Nowogorod aient accordé aussi des faveurs aux Allemands et aux Gothlandais, sans lesquels Nowogorod n'eût pas été un riche et florissant entrepôt des marchandises destinées à la consommation des pays situés sur la Baltique? Enfin, ce qui tranche tout, les concessions étoient réciproques, et les Nowogordiens stipuloient pour eux en Gothlande les faveurs qu'ils accordoient aux com-

(1) Chronique de Nestor, t. III, page 90.

merçans de cette île dans leur pays, *eædem libertates et jura Nogardiensibus cùm in Gothlandiam venerint in omnibus impendantur favorabiliter et benignè.*

La seconde objection n'est pas plus fondée que celle d'un homme qui ne voudroit admettre aucune médaille comme véritable, parce qu'il en existe un grand nombre de fausses; elle tendroit à renouveler le pyrrhonisme du père Hardouin. On pourroit avoir supposé dans un pays quelques priviléges faux, sans qu'il en résultât que d'autres priviléges ne sont pas valables; à bien plus forte raison, ce motif de suspicion ne peut-il s'appliquer à des pays distincts. D'ailleurs il est douteux que le document attribué à Gedemin soit supposé. On argumente, il est vrai, contre ce privilége de ce qu'au milieu du XII.[e] siècle ce prince payen n'a pu souscrire un traité en latin; mais d'abord, pour ce qui concerne la Lithuanie, des documens, sur l'authenticité desquels on n'a jamais élevé aucun doute, constatent qu'en 1252, 1257 et 1260, les souverains de cette contrée accordoient des priviléges ou signoient des traités rédigés en latin. Ces actes sont rapportés dans les *Acta Borussica*, t. III, page 738, et par Kotzebue, dans son Histoire ancienne de Prusse, t. II, pages 291 et 353. Les Tartares, qui n'étoient pas beaucoup plus civilisés que les Lithuaniens au XIII.[e] siècle, je pourrois même, sans leur faire injure, dire qu'ils l'étoient moins, firent bien traduire en latin les lettres pour le Pape, qu'ils donnèrent à Plan Carpin. Dans le fait, cet acte de Gedemin, sur la fausseté duquel Sartorius a fondé son objection, n'a été attaqué que par le seul Dreyer, qui d'abord l'avoit donné comme authentique; et la question examinée de nouveau par Schlötzer et Gebhardi, dans leur Histoire de Lithuanie, page 412, a été résolue en faveur de l'authenticité sans que Sartorius leur ait répondu autrement que par l'opinion de Dreyer. Quand ce document seroit suspect, quand on auroit de la peine à concevoir qu'un prince de Lithuanie ait pu, au XIII.[e] siècle, souscrire des actes en langue latine, est-il d'une saine critique d'appliquer cette objection à la Russie, où des documens incontestés prouvent que souvent le latin étoit la langue diplomatique (1)? J'ai déjà cité, d'après Porthan et Torkelin, deux traités relatifs à Nowogorod, qui précisément sont du XIV.[e] siècle et en latin; et on ne manqueroit pas d'autres preuves si l'évidence n'en dispensoit (2).

D'ailleurs, il est bien vrai que le traité que nous possédons est en latin; mais qui empêche de supposer que l'exemplaire des Russes étoit dans leur langue? C'est précisément ainsi que traitoient les républiques italiennes avec les mahométans. M. de Sacy en a donné des preuves multipliées dans son travail sur les archives de Gênes (3).

On pouvoit d'autant moins s'attendre à la troisième objection de la part

(1) Raynaldi, *Annales eccles.* 1227, n. 8; 1231, n. 43; 1248, n. 41-43.
(2) *Codex diplom. Poloniæ*, t. V, pag. 2.
(3) *Nouveaux Mémoires de l'Académie des inscriptions*, t. III, page 24.

de Sartorius, que lui-même, dont j'ai emprunté l'autorité dans ma dissertation sur le droit maritime de la ligue anséatique, s'est plaint, tome II, page 33, de la négligence qu'on avoit mise longtemps à recueillir et à conserver les documens qui intéressoient la ligue.

Lorsque, de l'aveu d'un historien aussi bien à portée d'être instruit des faits que l'étoit Sartorius, on voit à quel point étoit poussée l'incurie même au XVI.ᵉ siècle, doit-on être surpris que des documens du XIII.ᵉ siècle aient été longtemps égarés et ignorés?

Il ne faut pas, d'ailleurs, perdre de vue que l'acte dont il s'agit n'étoit point, à proprement parler, un privilége en faveur de la ligue anséatique; il est certainement d'une époque à laquelle cette ligue n'étoit pas encore formée. Sartorius, avec beaucoup de raison, a fait remarquer, t. I.er, pag. 59, 453, 456, que cette dénomination appartient au XIV.ᵉ siècle. Les documens du XIII.ᵉ, relatifs aux petites ligues particulières qui amenèrent la formation de la grande, désignent les villes unies sous le seul titre de *civitates maritimæ*, et cette dernière dénomination ne se trouve pas même dans notre document. Il sembleroit qu'à l'époque de sa rédaction il n'y avoit encore aucune union de villes, mais seulement des agrégations d'individus appartenant à des villes différentes : dans le fait, on voit qu'il n'intéressoit que la corporation des Allemands établie dans l'île de Gothlande et les commerçans de cette île.

Il est bien vrai que Wisby fit, dans la suite, partie de la ligue et que les magistrats de cette ville auroient pu communiquer aux chefs anséatiques les documens de leurs archives. Mais ces archives n'avoient-elles pas péri ou été dispersées, lors de l'invasion de Waldemar, au XIV.ᵉ siècle? et, à l'époque du XVI.ᵉ siècle, à laquelle Sartorius nous apprend que la ligue expirante s'occupoit de réunir tout ce qui la concernoit, dans un intérêt politique qui n'a pas eu de succès, mais qui, du moins, a produit d'heureux résultats pour l'histoire, Wisby dépendoit de la Suède; la colonie allemande l'avoit quittée, ou ses membres s'étoient incorporés dans l'état suédois, de manière à ne plus faire cause commune avec une ligue sur l'ambition et le monopole de laquelle tous les souverains du Nord avoient ouvert les yeux.

Il n'étoit plus possible aux anséatiques de se procurer ce document à Nowogorod où leur comptoir avoit été détruit et leurs propriétés confisquées sans retour, en 1494, par le grand-duc Iwan Wasilewitsch.

L'importance commerciale de Wisby étoit d'ailleurs tellement anéantie au commencement du XVI.ᵉ siècle, qu'elle n'étoit plus nommée parmi les villes maritimes de la Suède. On conçoit donc comment la ligue n'a pas eu l'idée d'y faire des recherches, qui probablement eussent été inutiles. C'est par une sorte de hasard que des hommes soigneux de la conservation d'anciens documens ont pu recueillir une copie du traité qui est dans les archives de Lubeck.



Jusqu'ici rien ne nous conduit à savoir à quelle époque a pu être fait ce traité ou privilége, dont la seule copie qui existe ne porte point de date.

Dreyer avoit omis, on ne sait comment se l'expliquer, un passage fait pour jeter un grand jour sur la question, qu'on lit dans l'édition de M. Lappenberg, page 42. Le voici : *Via à curiâ Gotensium trans curiam regis usque ad forum libera erit et ædificiis inoccupata, libertate quam rex edidit Constantinus.*

Ce prince Constantin est évidemment Constantin Uséwoldistch qui, si les auteurs de l'Art de vérifier les dates (t. II, page 117) ne se sont point trompés, est mort en 1218, après avoir gouverné un an seulement. Mais comme il paroît que, du vivant de son père, il porta le titre de roi, on peut supposer une antériorité de quelques années.

Ainsi le document dont il s'agit se réfère à un autre qui appartient nécessairement aux premières années du XIII.ᵉ siècle. D'un autre côté, un passage de ce même acte prouve qu'il est antérieur à 1293. Il porte ces mots : *Cùm mercatores Teutonici et Gotenses veniunt in Berko, in regnum regis Nogardiensium, Nogardienses respondebunt eamdem protectionem, &c.* Ce mot Berko désigne évidemment l'île de Birk, située dans le golfe de Finlande, où l'on voit, par des bulles de 1221, 1229 et 1230, que les commerçans allemands et gothlandais se rendoient à cette époque (1).

Cette île dépendoit alors de Nowogorod. Les Suédois s'en emparèrent en 1293, et bâtirent en face la ville de Wiborg, au moyen de laquelle ils inquiétoient, par tous les moyens possibles, le commerce des Nowogordiens. Or ceux-ci n'ont pu promettre protection aux navigateurs qui se rendoient dans l'île qu'à une époque où elle étoit sous leur domination. Il faut donc trouver une date antérieure à 1293, mais qui ne précède pas les premières années du XIII.ᵉ siècle.

Je ne suis point assez instruit des détails de l'histoire de Russie et principalement de l'histoire de Nowogorod pour essayer de fixer cette date. M. Lappenberg dans son recueil a placé ce document de 1229 à 1231, et je m'en tiens là.

Une fois que nous sommes fixés aussi approximativement que possible sur la date du traité publié pour la première fois par Dreyer, et sur la relation de ce traité à de plus anciens dont le texte ne nous est pas parvenu, nous pouvons chercher à connoître à quelle époque probable a été rédigé le réglement ou code, appelé *Skraa,* dont ce traité suppose l'existence, en se référant à des coutumes déjà établies, et même anciennement, *ab antiquo, ab antiquis temporibus* (2).

(1) Porthan, *Sylloge Monument.* pag. 17 et 22.

(2) J'indiquerai dans la note 2 de la page 528 les divers réglemens relatifs à Nowogorod qui portent le nom de Skraa. Il ne s'agit ici que de la plus ancienne.

Il existe trois manuscrits de cette Skraa; aucun n'indique de jour ou de lieu de rédaction, ce qui a nécessité de ma part la discussion précédente. Deux de ces documens se trouvent aux archives de Lubeck, un à Copenhague, dans la bibliothèque royale.

Le premier manuscrit de Lubeck, évidemment le plus ancien, ne contient qu'une partie de ce qui est contenu dans le second et dans celui de Copenhague. Il est écrit sur parchemin, mais sans aucun scel ni autre caractère d'authenticité; son extérieur annonce qu'on en a fait souvent usage. M. Lappenberg l'a publié, pages 16 et suiv., en regard des deux autres textes dont je vais parler.

Le second, plus étendu que le premier, est, sauf quelques légères différences, semblable à celui de Copenhague; on le trouve dans le recueil de M. Lappenberg, pages 200 et suiv.

Ce dernier manuscrit a été publié par M. Behrmann en 1828; mais il n'indique point de distinction entre la partie qui forme le premier manuscrit de Lubeck, et la partie ajoutée que les deux autres manuscrits contiennent.

M. Berhmann a divisé la Skraa en quatre-vingt-six articles, dont les vingt-sept premiers correspondent à tout ce que contient le premier manuscrit de Lubeck, où l'on trouve néanmoins un vingt-huitième article, omis lors de la seconde rédaction. Je donne à cette partie le nom de Skraa primitive.

Elle porte en elle-même la preuve qu'elle est l'ouvrage d'étrangers connus sous la dénomination générique de commerçans Teutoniques; ce qui résulte, d'ailleurs, non-seulement du préambule que plusieurs écrivains considèrent comme moins ancien que le reste, quoiqu'on le trouve dans le premier manuscrit de Lubeck, mais encore de tout le contenu du document dans lequel on lit que les Teutoniques l'ont rédigé pour leur usage : ils ont distingué soigneusement ce qui les concernoit et ce qui concernoit les Russes, soit de Nowogorod, soit des autres parties de la Russie. J'ajouterai que les trois manuscrits sont en langue plat-allemand, qui étoit celle de toutes les villes situées aux bords méridionaux de la Baltique.

J'ai dû entrer dans ces détails, parce que si effectivement tous ces articles étoient de la même époque, comme le laisse supposer l'édition de M. Behrmann, on pourroit, en toute assurance, dire que la rédaction n'est pas antérieure à 1240, puisqu'un nombre assez considérable des articles qui suivent ceux que j'appelle Skraa primitive sont littéralement conformes au code de Lubeck qui porte cette date; et en adoptant l'opinion très-probable que le traité publié par Dreyer est du commencement du XIII.[e] siècle, il faudroit dire que la Skraa est postérieure.

Mais dans le premier manuscrit on ne trouve rien qui soit emprunté aux codes de Lubeck; rien dès lors qui nous reporte à un temps postérieur à 1240.

M. Lappenberg, dans l'état d'incertitude où nous laisse le document lui-même et le silence des historiens, qui ne paroissent point en avoir eu le texte

sous les yeux, a cru qu'on pouvoit fixer l'époque de rédaction de la partie primitive aux premières années du XIII.e siècle. J'adopte d'autant plus volontiers ce sentiment, qu'il est conforme aux conjectures que j'ai présentées, t. I.er, page 445, d'après un privilége de 1163, sur la formation d'une corporation teutonico-gothlandaise à Wisby. Peut-être même pourroit-on remonter jusque dans le XII.e siècle; M. Behrmann en donne des raisons assez fortes.

Quelle que soit, au reste, l'opinion qu'on adopte, l'existence de la Skraa dont il s'agit constate la grande importance que les navigateurs de la Baltique mettoient à s'assurer le droit d'être jugés, dans les lieux où ils s'établissoient, par leurs propres magistrats et suivant leurs lois. On a vu que c'étoit le but vers lequel n'avoient cessé de tendre les villes maritimes de la Méditerranée, dans leur commerce avec l'Asie et l'Afrique, et certes l'intolérance religieuse des Mahométans, le degré de civilisation auquel ils étoient parvenus, présentoient à ces méridionaux plus d'obstacles à vaincre que la situation morale et politique de la Russie n'en opposoit aux Allemands dans le XIII.e siècle.

Il reste à rechercher dans quelles sources a été puisée cette première Skraa.

Sans doute les articles de police locale n'ont pu être faits que pour le comptoir de Nowogorod et n'auroient été ailleurs d'aucune utilité. Ainsi l'article second (1), d'après la division de M. Behrmann, déclare que les commerçans qui viennent, soit l'été, soit l'hiver, doivent choisir pour doyens du comptoir les hommes qui leur paroîtront les plus capables, lesquels s'adjoignent quatre personnes; et nul ne peut s'affranchir de cette charge sous peine d'amende. Le doyen a le droit de choisir, pour lui et ses adjoints, telle maison du quartier des Allemands qui lui paroît la plus convenable; il a aussi le choix de la place pour lui et ses adjoints dans la grande salle de la réunion (article 3). Il a le droit de se faire accompagner par les personnes qu'il désigne, lesquelles ne peuvent s'en dispenser sous peine d'amende (article 4). Le sort indique les maisons du quartier que les commerçans doivent occuper (article 5). Tous les membres de la corporation sont tenus de se rendre aux assemblées, sous peine d'une amende (article 6). Les articles 7, 8 et 9 sont relatifs aux fonctions et à l'entretien des prêtres chapelains; l'article 10, à la police de la salle de réunion; les articles 19, 20 et 21, à la surveillance et à la garde du quartier dans lequel aucun commerçant russe ne peut s'introduire sans la permission du doyen; les articles 22, 23 et 24 déterminent des règles de navigation sur la Néwa. L'article 25 défend à tout commerçant allemand de contracter avec des Russes dans l'église de Saint-Pierre, qui est celle des Allemands; l'article 26 punit d'une amende celui qui quitte le quartier sans avoir réglé ses comptes; l'article 27 est de simple police

(1) L'article 1.er n'est qu'un préambule, et même j'ai fait remarquer qu'on le croit moins ancien que les vingt-sept suivans.



locale; l'article 28 prescrit des mesures pour la conservation du trésor du comptoir, qui doit être à Wisby.

Mais les articles 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 et 18 sont d'un ordre tout différent : ils concernent le droit maritime privé, et, comme ils rentrent dans mon plan, j'en dois publier le texte.

C'est à l'occasion de ces articles qu'on peut demander à quelle source ils ont été puisés.

On ne les trouve ni dans le premier statut de Sleswick, l'une des villes qui faisoit le plus anciennement commerce avec la Russie, ni dans ceux de Lubeck, dont le statut de 1240 a fourni un grand nombre d'articles de la seconde Skraa. Ces articles seroient-ils les restes d'un droit maritime suivi par les villes Wendes, dont une partie de la population se fondit dans celles des villes de la Basse-Saxe qui leur ont succédé? Seroit-ce un fragment, précieux par son antiquité, de ce vieux droit maritime de Wisby si célèbre dans le Nord, et qu'on a cru trouver dans la compilation dont j'ai démontré le caractère récent? Je ne peux qu'indiquer ces conjectures aux hommes plus à portée que moi par leurs lumières et leur position de les résoudre.

Au surplus, ces articles consacrent des règles qui dérivent tellement de l'essence des rapports entre les patrons et les matelots qu'écrites ou non écrites quelque part que ce soit, elles ont dû être suivies partout où l'on s'est livré à la navigation.

Il y a moins d'incertitude sur la source des articles ajoutés lors de la seconde rédaction de la Skraa. Ils ne peuvent, comme on l'a vu, être antérieurs à 1240. On y indique les monnoies de Livonie, ce qui suppose dans ce pays un état de civilisation assez avancé pour que la monnoie y servît de mesure aux valeurs, et une monnoie assez estimée pour que les étrangers en fissent usage. Or Riga n'a été fondée que vers 1200, et les autres villes de Livonie plus tard; enfin près de la moitié de ces articles est littéralement conforme au code de Lubeck qui porte la date de 1240. Si l'on fait attention que la législation de Lubeck a toujours été en grand crédit dans les villes allemandes voisines de la Baltique; que presque toutes l'ont adoptée; qu'une multitude de documens publiés par M. Lappenberg constatent que les villes allemandes avoient consenti à porter les appels de la cour de Nowogorod à Lubeck, on doit croire que ce n'est pas cette ville qui a pu emprunter quelques articles de la Skraa, mais plutôt que les Allemands, accoutumés pendant le XIII.ᵉ siècle à adopter les statuts de Lubeck, en ont inséré un grand nombre d'articles dans les additions qu'ils ont faites au code primitif du comptoir de Nowogorod.

De ces articles ajoutés, trois seulement sont relatifs au droit maritime, savoir : les 57.ᵉ, 79.ᵉ et 80.ᵉ, suivant l'édition de M. Behrmann. Les deux premiers sont conformes aux articles 88 et 155 du code de Lubeck de 1240; le dernier est relatif à la navigation de la Néwa.

De ce que je viens de dire il résulte que la corporation d'Allemands et de Gothlandais, existant à Wisby dès 1163, avoit à Nowogorod une législation qui lui étoit propre. Mais ces navigateurs n'étoient pas les seuls qui fréquentassent ce grand marché. Les Norvégiens, les Suédois, les Danois, y faisoient aussi le commerce. La Skraa fut-elle aussi à leur usage? Les termes de ce document et du traité latin déjà cité semblent repousser cette supposition. Il ne faut pas néanmoins se dissimuler que, de leur côté, les commerçans de Norvége, de Suède, de Danemarck, étoient dans une position semblable à celle des Allemands; qu'ils durent y être autant et peut-être même plus favorisés, puisque indépendamment des relations commerciales ils y avoient aussi des rapports politiques. On peut donc, avec la plus grande vraisemblance, croire qu'ils avoient obtenu à Nowogorod la faculté d'être régis par leurs lois et leurs magistrats, et, dans cette hypothèse, admettre que ces navigateurs ont dû rédiger à Nowogorod quelques statuts. Il ne seroit pas surprenant qu'ils l'eussent fait antérieurement aux Allemands, comme il me paroît évident que leur commerce en Russie étoit plus ancien.

Peut-être même le réglement des Allemands ne s'appelle-t-il Skraa que par suite de traditions scandinaves, de manière que les Allemands n'aient fait rien de plus que de marcher sur les erremens des navigateurs scandinaves qu'ils ont éclipsés.

Ce que j'ai dit dans mon introduction, sur le commerce de la Norvége, de la Suède et du Danemarck, explique très-bien pourquoi les réglemens particuliers aux commerçans de ces pays établis à Nowogorod ne nous sont pas parvenus, si tant est qu'ils aient été écrits et n'aient pas consisté en de simples traditions.

A compter du XIVe siècle, la Norvége, la Suède, le Danemarck, toujours ennemis entre eux, toujours déchirés par des dissensions civiles, accablés par les guerres malheureuses qu'ils avoient à soutenir contre la ligue anséatique, ne durent pas faire un commerce direct bien important à Nowogorod. Si les anséatiques, qui dominoient chez eux, ne leur interdirent pas entièrement ce commerce, il est probable qu'ils ne le permirent que sous leur protection.

La Skraa de Nowogorod n'est pas le seul document dont se compose le droit maritime des pays russes sur la mer Baltique. Cet empire possède encore sur la même côte des provinces connues sous le nom de provinces baltiques, conquises les unes sur la Pologne, comme la Courlande; les autres sur la Suède, comme la Livonie, l'Esthonie et la Finlande.

La Courlande contient deux villes maritimes principales, savoir : Windau et Libau. Les renseignemens que M. le gouverneur général des provinces baltiques a bien voulu me faire parvenir en 1830 n'indiquent aucun statut civil contenant des dispositions relatives au droit maritime, ni aucune loi spéciale; ils consistent seulement dans quelques priviléges ou réglemens spéciaux pour ces villes, ou généraux pour le littoral ancien de la Courlande, qui

n'offrent rien de nature à entrer dans ma collection. Il est présumable qu'à l'époque à laquelle se rapporte mon travail on suivoit dans ce pays le même droit que dans les autres villes maritimes, qui, après avoir été soumises aux chevaliers Teutoniques, ont été incorporées à la Pologne.

La Livonie, dont Riga est la capitale et la ville maritime, sinon unique du moins la plus importante, exige plus de détails. Il paroît certain que dans les premiers temps où la civilisation y fit sentir le besoin d'une législation civile, on eut le projet d'adopter le droit de Lubeck. Westphal dit à la page 118 de la préface du tome III de sa collection, que ce droit y fut envoyé en 1254; probablement aussi on y a suivi dans la suite le droit maritime de Suède de 1667.

Mais il n'en fut pas tout à fait ainsi pour Riga. Cette ville, comme on sait, avoit été fondée en 1192; elle dut son accroissement et sa grande importance commerciale aux négocians de Brème et de Lubeck. Des diplômes de 1212, de 1225 et de 1238, que j'ai cités ci-dessus, page 96, constatent qu'elle avoit été autorisée par les souverains à adopter le droit civil et maritime de Wisby. Il y a cependant quelques doutes à ce sujet. Frédéric Mevius, dans son Abrégé historique du droit de Livonie, a discuté cette question et ne l'a point résolue d'une manière précise. Néanmoins il est difficile de ne pas se rendre à ce qu'a dit Siegel, page 3 de sa dissertation intitulée *Selecta juris Rigensium capita*, que la ville de Riga puisa ses premières lois, non-seulement sur les matières maritimes, mais sur l'ensemble du droit civil, dans les statuts de Wisby, divisés en onze livres, parce que, encore bien qu'il ne justifie pas son assertion, les diplômes que j'ai cités ne permettent pas de la révoquer en doute. Arndt, dans sa chronique de Livonie, fortifie l'assertion de Siegel. Il parle, tome II, page 33, d'un ancien droit de Riga, divisé en onze livres, dont un seul, le septième, relatif aux tutelles, avoit été publié par Moller en 1591, et réimprimé à Riga en 1687.

D'un autre côté, Puffendorf, dans l'appendix de son troisième volume, *Observationes juris,* a publié, comme code ou statut de Riga, un texte qui offre de telles ressemblances avec celui du plus ancien statut de Hambourg, qu'on ne peut se refuser à croire que l'une des villes a emprunté à l'autre; et je n'ai pas besoin de grandes démonstrations pour établir que ce n'est point Hambourg qui a pu aller chercher ses lois à Riga.

Oelrichs, dans la préface de l'édition qu'il a donnée en 1773 d'un statut de Riga, dont je parlerai bientôt, doute que l'indication que porte le texte publié par Puffendorf soit exacte, et que Riga ait adopté le droit de Hambourg. Il croit que Puffendorf a été dupe d'une erreur de copiste; que le texte véritable désigne les sénateurs et les hommes les plus sages assemblés en sénat, tho Rade, et que le copiste a écrit tho Rige, ce qui a donné lieu à croire que le statut appartenoit à Riga.

Quoique cette supposition n'ait rien en elle-même d'invraisemblable, sur-

tout lorsqu'on remarque l'extrême similitude entre le statut dont il s'agit et celui de Hambourg, je la crois mal fondée. D'abord, le texte publié par Puffendorf porte formellement, tome III, page 222, van Ryge, qui ne peut être traduit que par les mots *de Riga,* et qui se prête mal à l'explication donnée par Oelrichs. En second lieu, quelque identité qui paroisse entre le code dont il s'agit et l'ancien statut de Hambourg, il présente des différences dans l'ordre des articles, des omissions, qui semblent prouver un examen raisonné, une appréciation de la loi empruntée, pour l'accommoder aux besoins de la ville qui empruntoit.

Je ne m'occupe que du droit maritime. On va voir, par un court exposé, que tout en empruntant le droit de Hambourg les magistrats de Riga ne l'ont pas fait sans discernement.

Ainsi, n'ayant point de comptoirs en Flandre, ils n'ont point emprunté les articles 1 à 14 du droit maritime de Hambourg. Ainsi l'article 16 du droit maritime de Hambourg, qui forme le 158.[e] du code publié par Puffendorf, comme appartenant à Riga, est modifié; et on a vu aussi, page 320, que le même article avoit été modifié à Brème, parce que effectivement il pouvoit y avoir des motifs pour adopter dans chaque pays des règles différentes sur le paiement des matelots.

Ainsi l'article 157, relatif à l'abordage des navires, n'est pas emprunté à Hambourg; ainsi dans l'article 166, semblable à l'article 26 de Hambourg, relatif au pavillon, la rédaction de Riga porte wit cruce, *croix blanche,* au lieu de roden vlugher, *pavillon rouge.*

Si le statut de Hambourg n'est pas antérieur à 1270, date que je lui ai donnée d'après tous les manuscrits, l'adoption qu'en a fait Riga est certainement postérieure; mais on ne peut au juste en fixer la date.

Il paroît que Riga, après avoir ainsi emprunté des droits étrangers, en a rédigé un qui lui étoit propre. Oelrichs a publié en 1773, sous le titre de Dat Rigische Recht, &c., un statut sur l'existence duquel on avoit été assez longtemps incertain. Plusieurs savans, entre autres Hanenfeld, natif de Riga, dans une dissertation de 1684 sur la comparaison du droit de cette ville avec le droit commun, l'ont révoquée en doute. Mais toute incertitude a cessé depuis qu'Oelrichs a publié ce statut d'après un manuscrit copié en 1542. Giessbert, dans la préface de sa dissertation intitulée *Periculum statuti harmonici,* en avoit parlé d'après un manuscrit de 1517.

On ne sait point quand il a été rédigé. Une circonstance assez remar quable est que précisément il est divisé en onze titres ou livres, ce qui sembleroit indiquer de l'identité avec le droit emprunté à Wisby, dont j'ai parlé page 501, d'après Siegel. Alors on peut demander si cet emprunt est antérieur ou postérieur à l'emprunt du droit de Hambourg. Je le crois postérieur, et en conséquence je me suis décidé à le placer immédiatement après celui-ci, sans autre indication que sa source dans Oelrichs.

La ville de Riga ayant passé sous l'autorité de la Pologne, fut enlevée à ce royaume par la Suède en 1621. Pendant qu'elle étoit sous cette domination, elle soumit ses statuts à une révision qui paroît avoir été faite en 1672 (1). Il en est résulté le code qui la régit encore, ainsi que cela m'a été attesté par les renseignemens qu'a bien voulu me donner M. le gouverneur général des provinces baltiques. Le droit maritime est dans le cinquième livre de ce statut. Il est beaucoup plus étendu que dans les statuts précédens, et en général les dispositions en sont empruntées du statut de Hambourg de 1603. Quoique, sur la foi de Siegel, je donne à ce statut la date de 1672, je suis persuadé qu'il est plus ancien. On y trouve même quelques traces d'une existence antérieure à la domination suédoise, nonobstant le soin qu'on a pris dans les promulgations subséquentes de les faire disparoître.

Je publie le texte de ce livre V du statut de 1672 d'après une édition faite à Riga en 1798, et dans laquelle le texte primitif a éprouvé quelques modifications résultant de la réunion de la Livonie à l'empire russe. Mais on sent très-bien que ces modifications ne sauroient avoir eu d'influence sur le titre consacré au droit maritime.

L'Esthonie, dont Revel est la capitale et la principale ville maritime, forme, comme la Livonie, une des provinces baltiques de l'empire russe. Ce que je pourrois dire sur les relations commerciales de ce pays se confond avec ce qui concerne le commerce de la ligue anséatique, dont Revel faisoit partie.

D'ailleurs cette ville avoit dès sa fondation, qui probablement date du XIII.e siècle, adopté le droit de Lubeck. Il paroît même qu'à mesure que le droit de cette dernière ville étoit modifié, Revel s'empressoit de s'y conformer. C'est ainsi, comme je l'ai appris par la note qu'a bien voulu me faire parvenir M. le gouverneur général, qu'on suit à Revel, pour le commerce maritime, le livre VI du statut de Lubeck, dont la rédaction est du XVI.e siècle, et les lois suédoises. Je n'ai donc rien de particulier à en dire. Ce seroit commettre un double emploi sans utilité que d'insérer de nouveau dans ce chapitre, comme droit maritime de cette ville, celui de Lubeck qu'on trouve dans le chapitre XXI ci-dessus, ou celui de Suède qu'on trouve dans le XVII.e

C'est par la même raison que je ne parle pas du droit maritime de la Finlande, incorporée à l'empire russe, après avoir dépendu de la Suède, dans le temps que renferment mes recherches.

Jusqu'en 1782 la législation générale de l'empire russe, relativement au commerce maritime, ne consista donc que dans le petit nombre de documens que j'ai indiqués, dans des usages et dans quelques lois partielles qui, appartenant au XVIII.e siècle, ne rentrent point dans mon plan.

L'impératrice Catherine II a promulgué un code maritime en 1782. J'en

(1) J'ai adopté cette date sur l'autorité de Siegel, page 4. L'édition imprimée en 1798, non plus que l'extrait du statut que M. le gouverneur général a bien voulu me faire adresser à une époque où je n'avois pu encore m'en procurer un exemplaire imprimé, n'indique point de date de promulgation.



possède un texte russe et une traduction allemande; mais dire que ce code est très-remarquable par la sagesse de ses dispositions est tout ce que je dois, puisque mon plan ne me permet pas de le recueillir.

On conçoit très-bien pourquoi je n'ai point à parler de la partie du droit maritime que peut contenir le nouveau code général de la Russie, qui vient d'être publié, et dont il n'existe point encore, à ma connoissance, d'exemplaire à Paris.

Il n'entre pas dans mon plan de recueillir les textes des différens priviléges ou traités par lesquels les souverains locaux accordoient des sauvegardes aux navigateurs naufragés. Ceux qui concernent les provinces baltiques de la Russie sont indiquées par Dreyer, Schuback et M. Lappenberg, dans les ouvrages que j'ai souvent cités. Mais je ne terminerai point ce chapitre sans dire qu'on peut consulter avec fruit un savant article de M. de Bröcker, professeur à Dorpat, inséré dans le tome III, pages 322 et suiv. de l'excellent recueil allemand publié à Heidelberg, sous le titre Kritische Zeitschrift für Rechtswissenschaft, &c.; et dans un ouvrage de M. le professeur de Bunge, intitulé Beiträge zur Kunde der Liv- Est- und Curländischen Rechtsquellen, Dorpat, 1832.

EXTRAITS

DES STATUTS

DES ÉTATS APPARTENANT A LA RUSSIE,

RELATIFS AU DROIT MARITIME.

EXTRAIT DU STATUT DE RIGA DE 1270 (1).

CLVI. So wer dar huret eyn schipp, unde schepet he dar yn edder nicht unde he wedder up schepen will er dat schip tho segele geyth, he sal geven halve vracht. Segelt aver dat schip dre mile weges tho der see wert, he sall geven vulle vracht.

CLVI. Quiconque a affrété un navire, qu'il y ait chargé ou non, s'il veut ensuite débarquer avant que le navire ne mette à la voile, doit payer le demi-fret; mais si le navire a fait plus de trois milles en mer, il devra payer le fret entier (2).

CLVII. So wor twe schepe tho hope kamen up der see des nachtes eyn kegen dat ander yn dem dustere, dat eyne hebbe eyne luchte up gesettet unde dat ander nicht, geschut deme ane luchte schaden, des en sal man ehm nicht beteren noch uprichten, geschut aver dem myth der luchte schaden, den sal ehm dat andere beteren unde uprichten.

CLVII. Lorsque deux navires s'entre-choquent en mer pendant la nuit obscure, l'un étant muni d'une lanterne et l'autre n'en ayant pas, le dommage fait à celui qui n'aura pas de lanterne ne sera ni payé ni supporté par l'autre, mais le dommage fait à celui qui avoit une lanterne, par celui qui n'en avoit pas, sera payé et supporté par ce dernier (3).

CLVIII. So welk man syn schip sulven schepeth de en gifft neen wynne gelt, wer dar huret ein schip de gifft wynne gelt. Wann eyneme hundert kornes gifft man en unde uth tho schepende 2 schillinghe engelsch unde tho heelende 1 schillink, unde van der last vlass 4 penninge engelsch, unde van

CLVIII. Celui qui chargera dans son propre navire ne paiera pas de droit de palan. Celui qui loue un navire paie pour droit de palan, savoir: pour charger et décharger un cent de blé, deux schellings anglais, et pour le remuage, un schelling; pour un laste de filasse, quatre deniers anglais; pour un muid d'huile, six deniers anglais; pour six

(1) Je donne ces extraits d'après Puffendorf, n'ayant point été à portée de consulter d'autres textes dont parle M. de Bunge, dans l'ouvrage déjà cité, page 504. Ce n'est pas que le texte de Puffendorf soit bien pur; il pourroit certainement être amélioré, tant d'après d'autres manuscrits que d'après les codes de Hambourg; mais j'ai cru devoir le respecter.

(2) Cet article reproduit littéralement l'article 15 du statut de Hambourg de 1270.

(3) Cet article, ainsi que je l'ai fait observer page 502, ne se trouve point dans le statut de Hambourg de 1270; voir la note 3 de la page 508 ci-après.

eynem olye vate 6 penninge engelsch. Van 6 vigekorve, 1 pennink engelsch, van dren mandelsecke 1 pen. engelsch, van 2 wagen flocken 1 pen. engelsch, van dem terlinge wandes 3 penninghe unde alles yss id van engelschen penningen gesecht.

paniers de figues, un denier anglais; pour trois sacs d'amendes, un denier; pour deux waghes de laine, un denier anglais; pour une tyre de drap, trois deniers, et le tout est entendu de deniers anglais (1).

CLIX. So wat yn unde uth geschepet werth myt des schipperen towge des wyngegeldes sal he hebben dat drudde deyl.

CLIX. Le patron aura droit au tiers du droit de palan payé par les marchandises hissées à bord ou à terre avec le palan qu'il aura fourni (2).

CLX. So we schipbroke vindet up deme vorlande de sal darvan hebben dat twyntigeste deel, de id halet up dem reve edder up der see de sullen hebben dat drudde deyl, unde drift id by der borth vor dar eyn schip drift, unde de dath up tuth de sal hebben dat twintigeste deel.

CLX. Quiconque trouvera des objets naufragés sur la plage, en aura la vingtième partie; celui qui ira les chercher sur les rochers ou en mer, en aura le tiers, et si ces objets viennent à surnager autour d'un navire, celui qui les repêchera en aura la vingtième partie (3).

CLXI. So welk man den anderen ansegelt edder up en drift myth ungerade, so welkeme dar schade schut den sal de ander half gellen; unde den schaden sal he bewisen unde de ansegelinge edder de drift sal he betugen, unde de deme anderen schaden deyt de sal dat sweren, dat id ane synen willen sy gescheen, unde de ander sal sweren wo grot syn schade sy, unde wat syn schip wedder hebbe gekostet tho makende.

CLXI. Lorsqu'un navire, étant sous voiles, heurtera ou abordera un autre par accident, le dommage qui en résultera pour l'un ou pour l'autre sera supporté par moitié; le dommage devra être constaté, et le fait de l'abordage prouvé : celui qui aura occasioné le dommage à l'autre devra affirmer sous serment qu'il l'a fait sans intention, et l'autre attestera sous serment l'étendue du dommage et le montant des frais de réparation du navire (4).

CLXII. So wor eyn schip dorch noet willenn gudt uth werpeth dat sal gellen mark marklick. Wert de mast edder touwe gekervet, de schipper heft den schaden alleyne, dar en wert willekore ane gedaen. Den willekore sullen tugen de stedes yn dem schepe weren.

CLXII. Lorsqu'un patron sera forcé de jeter des marchandises, la perte sera supportée par contribution. Lorsqu'un mât ou des câbles seront brisés, le patron supportera seul la perte, à moins de convention contraire, et cette convention devra être prouvée par le témoignage de ceux qui se trouvoient à bord (5).

CLXIII. So wenne eyn schip geladen yss tho deme scure, unde wech segelt ungeschul-

CLXIII. Lorsqu'un navire sera chargé jusque sur le pont, et aura fait voile sans récla-

(1) Cet article est extrait de l'article 16 du statut de Hambourg de 1270.

(2) Cet article ne reproduit que la dernière phrase de l'article 16 du statut de Hambourg de 1270. Je dois néanmoins expliquer le motif d'une correction que j'ai faite au quatrième mot du texte de Puffendorf. Ce mot est watere, évidemment insignifiant. Probablement quelque copiste ignorant ayant pris la particule du texte véritable unnde pour le mot latin *unda*, a substitué un mot allemand signifiant *eau*. Que ce soit cette cause ou toute autre, la nécessité d'une correction étoit évidente.

(3) Cet article reproduit l'article 20 du statut de Hambourg de 1270.

(4) Cet article reproduit l'article 21 du statut de Hambourg de 1270.

(5) Cet article reproduit l'article 22 du statut de Hambourg de 1270, avec quelques légères différences de rédaction.

diget van den vrachtluden, kummet dem gude icht tho van wervens halven, dar en ſal de ſchipper nene noet umme lyden. Wert dat ſchip ſere gevulleth myth gude unde mith ludenn, de ſchipper beſchuldiget dat ſyn ſchip ſy tho ſere geladen, unde ſegelt he dar en baven wech, unde wert des gudes wath geworpen, dat ſal de Schipper allene gelden. Jſs ock eyn ſchip tho ſere geladen unde ſal men uthſchepen, de dar latheſt yn ſchepede, de ſal erſten uthſchepen.

mation des affréteurs, s'il arrive quelque avarie aux marchandises par suite de jet, le patron ne sera point inquiété pour ce fait. Mais si un navire étant trop rempli d'hommes et de marchandises, le patron en est averti, et qu'il n'en mette pas moins à la voile, alors si des marchandises viennent à être jetées, il les paiera seul. Si un navire est trop chargé, et que l'on soit obligé de décharger, celui qui aura chargé le dernier devra retirer ses marchandises le premier (1).

CLXIV. So wor lude hebben eyn ſchip to hope unde wil eyner van deme anderen, ſo welker van deme anderen will, de ſal dat ſchip beden up gelth, de ander ſal keſen bynnen XIV dagen, unde alſo ſollen ſe geſcheden ſyn.

CLXIV. Lorsque plusieurs personnes possèdent un navire en commun, et que l'un des co-propriétaires veut sortir de communauté, il est tenu de mettre le navire à prix d'argent; l'autre optera dans les quatorze jours, et ainsi la communauté sera dissoute (2).

CLXV. So wor kumpane hebben eyn ſchip tho ſamene, edder eyn man dat meeſte deel yn deme ſchepe hebbe, dat mynſte deel ſal deme meeſten dele volgen. Jd en ſy alſo dat he myt deme meeſten dele dat ſchip wolle liggen laten unde den anderen uthdrogen, des en ſal nicht ſynn ſunder man wiſet dat ſchip tho water werth.

CLXV. Lorsque plusieurs personnes ont en commun un navire, dans lequel l'une d'elles a la majeure partie, la personne qui a la moindre part doit se soumettre à l'avis de celle qui a la plus forte. Mais si celle-ci veut laisser le navire dans l'inactivité, pour déposséder la minorité, on ne le permettra pas et l'on ordonnera l'armement du navire (3).

CLXVI. Eyn islick unſer burger ſal vuren eyn wyt cruce an dem flagele. So wer dat nicht en deyt de ſal dat beteren myt dren marken ſulvers tho der ſtadt kore, he en legge ehn nedder dorch vruchte willen. Szo welk gaſt eynen unſer vlögele vureth, de ſal ock geven alſo vele, werth he yn unſem rechte beclageth.

CLXVI. Tout bourgeois de notre ville devra arborer un pavillon avec la croix blanche, et celui qui ne le fera pas paiera une amende de trois marcs d'argent au profit de la ville, à moins qu'il ne l'ait descendu dans un moment de danger. Tout étranger qui arborera notre pavillon paiera une amende semblable, s'il est porté plainte contre lui dans notre juridiction (4).

CLXVII. Eyn ſchipman gelt nicht van ſyner vuringhe dat ſu tho werfunghe tho halver laſt, ſunder werfet over de halfe laſt, he gelt mede wat denne geworven wert mark marklikenn.

CLXVII. Un matelot ne contribuera pas au jet sur son port franc, tant que le jet n'excédera pas un demi-laste, mais si l'on jette au delà d'un demi-laste, il contribuera au paiement de ce qui aura été jeté, au marc la livre (5).

(1) Cet article reproduit l'article 23 du statut de Hambourg de 1270.

(2) Cet article reproduit, avec de légers changemens de rédaction, l'article 25 du statut de Hambourg de 1270.

(3) Cet article reproduit, avec de légers changemens de rédaction, l'article 24 du statut de Hambourg de 1270.

(4) Cet article reproduit l'article 26 du statut de Hambourg de 1270, en changeant ce qui concerne la couleur du pavillon.

(5) Cet article reproduit l'article 27 du statut de Hambourg de 1270.

CLXVIII. So wenner eyn schip breket so sal de schiphere aller ersten de lude darna dat gudt, unde darna moth he wol bergen syne touwe effte he mach, unde darna sal he den vrachtluden dat boet lygen, dat se ere gud mede bergen effte se dat boet hebben willen.

CLXVIII. Lorsqu'un navire fera naufrage, le patron devra d'abord sauver les gens, puis l'argent comptant, et ensuite il lui sera loisible de sauver ses agrès s'il le peut; et après cela, il devra prêter son canot aux affréteurs, s'ils le demandent, pour sauver leurs marchandises (1).

EXTRAIT DU STATUT DE RIGA PUBLIÉ PAR OELRICHS.

Th. XI. — Van Schiprechte.

PART. XI. — *Du Droit maritime.*

CHAPITRE I[er].

Woll eyn Schip wynnet, und schept daryn oder nicht, und will he widder uth scheppen, er dat Schip tho der Sehe geith, so sall he geven halve Fracht, segelt averst dat Schip ut der Dune yn de Sehe, also ferne dat men den Top des Landes nicht mehr sehen mach, de sall vulle Fracht geven.

Celui qui, ayant affrété un navire, soit qu'il y ait embarqué des marchandises ou non, veut ensuite décharger avant que le navire ait mis à la voile, doit payer la moitié du fret promis; mais quand le navire aura quitté la Duna et sera entré en mer assez loin pour qu'on ne voie plus la pointe de la terre, le fret entier sera dû (2).

CHAPITRE II.

So twe Schepe yn der Sehe tosamende komen des Nachts ym düstern eyn tegen dat andere, und dat eyne hebbe eyne Luchte upgesat, dat ander nicht, geschuth dem ane Luchte schaden, des sall men nicht betteren, schut averst dem andern schaden myt der Lucht, den sall en de ander uprichten.

Lorsque deux navires se heurtent l'un l'autre, pendant l'obscurité de la nuit, en pleine mer, l'un ayant une lanterne allumée et l'autre n'en ayant pas, le dommage causé à celui qui n'avoit pas sa lanterne allumée ne sera pas payé, mais le dommage éprouvé par celui qui avoit sa lanterne allumée sera payé par l'autre (3).

CHAPITRE III.

So eyner den anderen ansegelt oder andrifft myt ungerade, idt sie Dach oder Nacht, behalven alse hyr vorbeschreven, welkeren

Si quelque navire en heurte ou en aborde un autre involontairement, que ce soit de jour ou de nuit, excepté le cas mentionné

(1) Cet article reproduit l'article 28 du statut de Hambourg de 1270. Néanmoins le mot rede manque dans le texte, mais il n'y a pas de doute que l'on ne doive le restituer; gudt seul ne donnant pas un sens convenable.

(2) Cet article reproduit l'article 15 du statut de Hambourg de 1270, formant le chapitre 156 du code de Riga, publié par Puffendorf, à la seule différence qu'au lieu d'indiquer à la fin une mesure de distance il exige seulement qu'on ait perdu de vue la terre.

(3) Cet article est un de ceux qui se trouvent dans le code publié par Puffendorf, chap. 157, sans être dans le statut de Hambourg de 1270. Mais j'avoue que nonobstant cela je suis porté à croire qu'il a été aussi en usage à Hambourg, et qu'il aura été omis dans les copies. En effet, l'article 2 des additions de 1306, portant qu'on ne fera pas de distinction si le navire a été avarié pendant la nuit ou pendant le jour, il semble naturel d'en tirer la conséquence qu'autrefois cette distinction étoit admise.

dar schade geschuth, de sall sinen schaden bewisen und sweren dat he so groit sie, den Schaden sall em de ander halff gelden und sweren dat id em ane synen Danck geschein sy.

ci-dessus, le patron du navire qui en éprouve du dommage devra détailler en quoi il consiste, et affirmer par serment la valeur à laquelle il se monte. Le patron de l'autre lui paiera la moitié seulement du dommage, à la charge d'affirmer par serment que l'accident est arrivé sans sa volonté (1).

Chapitre IV (2).

So eyn Schip yn Noit kumpt, und Gudt geworpen wert, kumpt dat Schip beholden fort myt dem anderen Gude, dat Schip und dat Gudt, dat dar beholden wert, sall dat verloren Gudt gelden, und dat sall men reckenen na punt tale, wat punt 3 M. wert is oder better, des sall eyn punt gaen vor twe, dat Schip und dat geworpen Gudt sall men reknen, wat idt wert is, des sall 3 M. gaen vor 1 punt.

Item is dar jennich overlast yn dem Schepe, de sall tovoren verloren wesen, wert averst Mast oder Thowe gekervet, so hefft de Schiphere den schaden alleine, dar werden Vorworde an gedaen, und de Vorworde sullen tügen dejennen de yn dem Schepe weren, und allerleye Dinge de dar gescheen bynnen Scheps bordt van Schelinge oder Ungerichte, dat mogen thügen de jennen de bynnen Schipsborde weren, nnd dem de Sake nicht angeith, und er egen Broit etten.

Si, dans un moment de détresse, on est obligé de faire jet, le navire et les marchandises sauvés par le résultat de ce jet paieront les marchandises perdues; ce qui sera calculé au marc la livre. A l'égard de toutes les marchandises qui vaudront trois marcs ou plus par livre, une livre sera comptée pour deux; le prix du navire et des marchandises jetées sera fixé selon leur valeur, et trois marcs seront comptés pour une livre (3).

Item. S'il y a dans le navire des marchandises placées après qu'il étoit suffisamment chargé, elles seront sacrifiées les premières (4). Le patron supportera seul la perte des mâts et des câbles coupés, à moins de convention contraire, laquelle convention sera attestée par les personnes qui se trouvoient à bord. Et toutes contraventions ou délits, qui auront eu lieu dans le navire, seront attestés par ceux qui étoient à bord, qui ne sont pas intéressés dans l'affaire et qui mangent leur propre pain (5).

Chapitre V.

So etliche durch Noit willen yn eynen Schipe Loffnisse doin, alse eyne pelegrimatie oder desgelichen, dat Gudt dat yn den Schip is, und dat Schip, sollen gelden dat Gudt dat darup geith, mark marklicks gelick.

Si, dans un moment de détresse, quelques personnes font des vœux dans un navire, par exemple, d'entreprendre un pèlerinage ou quelque chose semblable, les marchandises vendues pour couvrir cette dépense seront payées par les marchandises qui sont dans le navire et par le navire au marc la livre.

(1) Cet article a beaucoup de rapports avec l'article 21 du statut de Hambourg de 1270, qui forme littéralement l'article 165 du code publié par Puffendorf, mais il n'en est pas la copie exacte.

(2) Cet article développe, mais avec une rédaction bien différente, l'article 162 du code publié par Puffendorf, lequel étoit une copie de l'article 22 du statut de Hambourg de 1270.

(3) On trouvera une nouvelle rédaction de cette partie dans l'article 18 ci-après : en général le texte de l'un et de l'autre est difficile à comprendre, parce qu'il constate un usage local. J'ai fait ce qui a dépendu de moi pour offrir un sens vraisemblable.

(4) Littéralement, *seront perdues avant tout.* Cela signifieroit-il qu'elles ne seront pas payées par contribution? J'hésite à croire qu'on ait voulu le décider par ces mots.

(5) J'ai traduit littéralement ces derniers mots, qui s'entendent évidemment des hommes qui ne sont pas aux gages du patron.

Item Sulver und Goltstene und Smede, dat sall gelden 2 M. vor 1 also sall idt wesen mit aller leie Ungelt dat yn Schipsbort fallen mach.

Item. Deux livres d'argent et d'or, de pierreries et de bijoux ne paieront que pour une livre. On agira de cette manière pour toutes sortes de dépenses qui pourront être occasionées à bord (1).

CHAPITRE VI.

Wen eyn Schip geladen is, und wech segelt unbeschuldigt van den Frachtluden, wert des Gudes wat geworpen, dar sall de Schipper keine Noit umb lieden, mer mark markelike gelyk. Wert ein Schipper ock beschuldigt vor guden Luden, dat syn Schip overladen sie, und segelt he darenboven wech, wert des Gudes geworpen dat sall de Schipper alleine gelden. Iss ock eyn Schip to sehr geladen und widder verscheppen will, de lest ingewunnen hefft, de sall erst utschepen.

Si, après le chargement du navire, le patron a mis en mer, sans opposition de la part des affréteurs, et que ceux-ci éprouvent des dommages par suite de jet, le patron ne pourra être inquiété, seulement il contribuera au marc la livre. Mais le patron qui, ayant été averti devant témoins que son navire est trop chargé, aura néanmoins mis en mer, supportera seul le dommage résultant du jet des marchandises. Lorsqu'un navire sera surchargé et qu'on voudra décharger des marchandises, l'affréteur qui aura chargé le dernier sera tenu le premier de retirer ses marchandises du navire (2).

CHAPITRE VII (3).

Eyn Schipman geldet nicht van siner Foringe tho Werpgelde, so ferne men werpt 1 Last oder darunder, overst werpet men boven 1 Last, so sall he midde gelden allet wat denne geworpen wert.

Un matelot ne contribuera pas au jet, à raison de son port franc (4), lorsque le jet n'excédera pas un laste, mais lorsque le jet excédera cette quantité, le matelot contribuera au paiement de tout ce qui sera jeté.

CHAPITRE VIII.

Wenner eyn Schip oder mehr yn de Dunen komen, also dat se van Noit wegen yn de Rige nicht komen mögen, wat dat Schip denne kostet yn de Rige to bringende, so sall

Lorsqu'un ou plusieurs navires, après être entrés dans la Duna, ne peuvent pas, à cause de détresse, entrer dans la Riga, les dépenses faites pour y amener le navire seront payées

(1) La première partie de cet article, qui n'est point dans le statut publié par Puffendorf, est fort remarquable pour faire connoître les mœurs du temps. Je ne serois pas surpris qu'on en rencontrât des traces dans d'autres législations; celle de Riga est néanmoins la seule où je l'aie trouvée. Le Consulat de la mer, qu'on peut très-raisonnablement attribuer au XIII.e ou du moins au XIV.e siècle, avoit porté la faveur pour les pèlerinages jusqu'au seul point de les mettre au rang des dispenses d'engagement [chapitre CXI, 156], mais non jusqu'à décider que la dépense du pèlerinage voté par quelques-uns dans la tempête seroit considérée comme une avarie commune, et payée par contribution de même que le jet. C'est une nouvelle preuve de l'ancienneté du statut publié par Oelrichs; il est fâcheux que ce savant n'ait fait aucune recherche à ce sujet.

(2) Cet article reproduit littéralement l'article 163 du code publié par Puffendorf, qui étoit une copie de l'article 23 du statut de Hambourg de 1270.

(3) Cet article reproduit l'article 167 du code publié par Puffendorf, conforme lui-même à l'article 27 du statut de Hambourg de 1270; il change le *demi-laste* en *un laste*. Peut-être cependant y a-t-il, sous ce rapport, faute dans le texte d'Oelrichs; car l'article 2 du titre IV du code moderne de Riga porte *demi-laste*.

(4) Oelrichs, dans le glossaire qu'il a joint à son édition des statuts de Riga, dit que foringe signifie *pondus navale*, qu'il évalue à un laste de douze tonneaux; mais il se trompe évidemment. J'ai suffisamment établi, tome I.er, page 336, note 3, que foringe signifioit la *portée* ou port franc des gens de mer, dont la quotité varioit. Dans le sens que propose Oelrichs, l'article seroit inintelligible, puisque précisément il emploie aussi le mot Last. Je n'ai donc pas dû m'écarter des traductions que j'ai déjà faites d'articles analogues.

gelden dat Schip dat Ferndel, und dat Gudt so darynne is dre Dele und dat Gudt sal men gelden na Last tale.

un quart par le navire et trois quarts par les marchandises; et les marchandises seront évaluées selon le nombre des lastes (1).

Chapitre IX (2).

Wer syn Schip sulven schept, de en darff kein Windelgelt geven. Averst so jemants eyn Schip huret, de sall Windelgelt geven, und so sall de Schipmann syn Gudt empfangen by der Borth, und yn dat Schip flien, und dat Gudt wedder antworden uth der Borth, so sall men den Schipman geven tho Windelgelt van der Last Korns 4 Ortige, van der Last Heringe 1 Ore, van der Last Wasses 4 Ortige, van dem Punde Werks 3 Pf. lübesch, van dem Vate Wins benedden 5 Amen 4 Ortige, van dem Vate dat boven 8 Amen is, 8 Ortige. Ock so sal men geven den jennen, de den Wyn upbringen, van der Pipe to leggen van 5 Amen und darbenedden 2 Ore, van dem Vate Wins van 8 Amen und darbenedden 4 Ore.

Item is eyn Vat baven 8 Amen, dar sall men vor geven 6 Ore. Wener de Schepper ein Palleide hengt, so sall he hebben dat Druddedell des Windelgeldes.

Quiconque charge des marchandises à bord de son propre navire ne doit point de droits de palan; mais celui qui affrète un navire paiera ces droits. Les matelots recevront les marchandises près du bord, ils devront les hisser à bord, et, lors du déchargement, les mettre hors du navire, pour quoi on leur paiera les droits de palan suivans: pour un laste de blé, quatre ortiges (3); pour un laste de harengs, un ore; pour un laste de cire, quatre ortiges; pour une livre d'étoupe, trois deniers de Lubeck; pour une barrique de vin qui tient moins de cinq amen (4), quatre ortiges; pour une barrique de vin qui contient plus de huit amen, huit ortiges. De même on donnera à ceux qui hissent le vin, à titre de droit d'arrimage, pour une barrique de cinq amen et au-dessous, deux ores; et pour une barrique de vin de huit amen et au-dessous, quatre ores.

Item. Quand une barrique tiendra plus de huit amen, on donnera six ores. Lorsque le patron fournira le palan (5), il aura le tiers des droits ci-dessus.

Chapitre X.

So etliche eyn Schip tosamen hebben, und einer van dem anderen will, de sall dat Schip setten, beide Dach und Gelt, und de ander sall kesen bynnen 8 Dagen, also sollen se gescheden syn.

Si plusieurs personnes ont un navire en commun, et que l'une d'elles veuille se séparer de l'autre, celle qui voudra se séparer sera tenue d'estimer le navire et d'indiquer le mode et le terme de paiement, et l'autre optera dans les huit jours; c'est ainsi que la société sera dissoute (6).

(1) Cet article n'est ni dans le code publié par Puffendorf ni dans le statut de Hambourg de 1270; il accommode aux localités une règle qu'on trouve, avec quelques variations, dans les Rôles d'Oléron ou Jugemens de Damme, article 13, et dans les Usages des Pays-Bas septentrionaux, article 20.

(2) Cet article a le même objet que l'article 16 du statut de Hambourg, et les articles 158 et 159 du code publié par Puffendorf; toutefois l'article 158 n'avoit pas copié littéralement l'article 16 du statut de Hambourg, et d'un autre côté l'article 159 n'est pas reproduit dans le code de Riga que je donne ici.

(3) L'ortige, l'ore, sont des monnoies très-usitées dans le Nord, comme on l'a vu déjà dans les extraits des codes de Norwége et de Suède, et notamment à la note 1 de la page 12 de ce volume. Pour ce qui concerne celles de Riga, il faut consulter ces mots au glossaire d'Oelrichs, ainsi que les auteurs qu'il indique.

(4) L'*amen* ou *ahmen* est une mesure de capacité usitée dans le Nord, qu'Oelrichs dans son vocabulaire traduit par *cadus sextiarius, amphora.*

(5) Oelrichs, dans son glossaire, traduit pallende par *trochlea,* ce qui précisément répond au mot français que j'ai employé.

(6) Cet article reproduit presque littéralement l'article 164 du code publié par Puffendorf, semblable à l'article 25 du statut de Hambourg de 1270; mais il substitue le délai de huit jours à celui de quatorze.

CHAPITRE XI.

So etliche eyn Schip tosamen hebben, und einer meiste Del hefft an dem Schepppe, dat mynste Dell sall em folgen. It sie denne, dat he dat Schip myt dem meisten Dele liggen wolde laten, und den andern endroten, dat mach nicht syn, wente men wiset dat Schip to Water werts.

Lorsque plusieurs personnes auront un navire en commun, et que l'une d'elles sera propriétaire de la majeure partie, celle qui aura la moindre part sera tenue de se conformer à l'avis de l'autre; mais si le principal co-intéressé veut laisser le navire dans l'inaction pour en priver son co-propriétaire, on ne le permettra pas, et on ordonnera que le navire soit mis en mer (1).

CHAPITRE XII (2).

Wenner eyn Schip tobrickt, so sall de Schipper allerest borgen de lüde und darna dat reide Gudt, und darna mach he woll bergen Towe, so he kan, und darna sall he doen den Frachtlüden dat Both so se idt hebben willen.

En cas de naufrage d'un navire, le patron devra sauver d'abord les hommes, puis les marchandises précieuses (3), ensuite il lui est loisible de sauver ses agrès s'il le peut; après quoi il sera tenu de prêter son canot aux affréteurs, s'ils le demandent.

CHAPITRE XIII.

So einer up dem Strande Gudt findt, de sall idt witlich doin tho der negste waninge, kumpt de dem dat Gudt hort, und spricft id an, wil men em des nicht geloven, so sall he idt bewisen myt twen fromen Lüden, und so sall he denne de dat Gudt gefunden hefft, arbeides loin geven, so vele als idt erlichen lüden gudt dunckt.

Lorsque quelqu'un trouve des marchandises sur le bord de la mer, il doit en donner avis à la plus prochaine maison. Lorsque le propriétaire des marchandises étant venu et les ayant réclamées, on ne voudra pas le croire, il devra prouver sa propriété par le témoignage de deux hommes honnêtes, et il paiera le travail de ceux qui auront trouvé les marchandises, selon le jugement d'hommes probes.

Item so eyner Gudt funde yn der Sehe dar men kein Land sehen mochte, so sall he dat Ferndel des Gudes beholden, und die drey Dele sall he wedder geven.

Item. Lorsque quelqu'un trouvera des marchandises dans un point de la mer d'où on ne peut plus voir la terre, il gardera un quart et rendra les trois quarts.

Item findet einer Gudt yn der Sehe, oder up dem Strande, und verhelet dat so sall men en holden vor eynen Deiff des Gudes.

Item. Lorsque quelqu'un, ayant trouvé des marchandises en mer ou sur le bord, les recélera, il sera réputé voleur de ces marchandises (4).

CHAPITRE XIV.

Eyn isslich unser Burger de eyn Schip thor sehewerts foret, de sal foren eyn wit

Quiconque de nos citoyens mettra en mer un navire devra y arborer un pavillon noir

(1) Cet article reproduit l'article 165 du code publié par Puffendorf, qui est le même que l'article 24 du statut de Hambourg de 1270.

(2) Cet article reproduit l'article 168 du code publié par Puffendorf, semblable à l'article 28 du statut de Hambourg de 1270.

(3) Voir au sujet des mots reide gudt ce que j'ai dit à la note 4 de la page 347, et le glossaire d'Oelrichs. On a vu, page 508, note 1, que le mot reide ne se trouve pas dans le texte de Puffendorf.

(4) Cet article est plus développé dans l'article 160 du code publié par Puffendorf, qui reproduit littéralement l'article 20 du statut de Hambourg de 1270.

Krutze an eynem swarten Flogel, wol des nicht en deith, de sall betteren der Stadt 1 M. sulvers he legget dan aff van Noit wegen.

avec une croix blanche. Celui qui ne se conformera pas à cette obligation paiera à la ville une amende d'un marc d'argent, à moins qu'il ne prouve qu'il en a été empêché par force majeure (1).

CHAPITRE XV.

So einer Pramen oder Bodigen wynnt, oder ander kleine Schepe, dar se des hilligen Dages nicht mede arbeden, de darff vor den hilligen Dach nicht lonen, hindert en ock des Werkeldages Wynt oder Ungewedder, dat he bewisen mach, dar sall he halff Loin vor geven.

Si quelqu'un affréte un canot ou une nacelle ou d'autres petites embarcations, avec lesquels on ne travaille pas les jours de fête, il ne paiera pas de louage pour ces jours-là. Lorsqu'il pourra prouver qu'il a été empêché de s'en servir un jour ouvrable, par contrariété de vent et de temps, il ne paiera que la moitié du loyer (2).

CHAPITRE XVI.

So einer eyn Schip oder Holt driven fyndt yn der Dune, und dat to Lande bringt, dat sal de nemen dem idt to hort und geven dem anderen Arbedes Lohn, so vele alse idt guden Luden gudt ducht.

Si quelqu'un ramène à terre un navire ou du bois, qu'il a trouvé flottant dans la Duna, il le rendra au propriétaire, qui lui paiera son travail selon le jugement d'hommes probes (3).

CHAPITRE XVII (4).

So einer einen Pramen Holts verkofft, dat Holt sall nicht myn yn de lengde hebben den 10 Futhe, und wen dat Holt up dat Landt gesat is, van den de dat verkopen, so sall idt hebben umb 10 Faden und 1 Pram 7 Faden van der Erden to mettende.

Lorsque quelqu'un vend un pram (5) de bois, ce bois ne devra pas avoir moins de dix pieds de longueur; quand le bois est mis par terre par les vendeurs, il doit avoir à peu près dix faden (6), et un pram aura sept faden à mesurer de la terre.

CHAPITRE XVIII.

So eyn Schep geschept wert ut der Du-

Lorsqu'un navire, étant sorti de la Duna,

(1) Cet article reproduit l'article 166 du code publié par Puffendorf, semblable, sauf le changement de couleur du pavillon, à l'article 26 du statut de Hambourg de 1270. On verra, page 516, que l'article 1.er du titre 11 du statut de 1672 indique une couleur différente. Une connoissance approfondie des anciens événemens relatifs à Riga pourroit apprendre quand le pavillon bleu et blanc a été adopté, et servir peut-être à fixer la véritable époque de rédaction de ces statuts, en supposant toutefois que des copistes n'eussent pas opéré de corrections.

(2) Il est inutile de rechercher la source d'un article évidemment local; je me borne à dire qu'il ne se trouve point dans le code publié par Puffendorf.

(3) Cet article, destiné à compléter les mesures prescrites par l'article 13, ne se trouve point dans le code publié par Puffendorf.

(4) Il est encore inutile de rechercher la source de cet article, purement local. On sent que le défaut de connoissance des usages pourroit être cause que la traduction n'en fût pas rigoureusement exacte.

(5) Le mot *prame* a déjà été plusieurs fois employé, comme on l'a vu, tome I.er, page 467, et dans le présent volume, pages 399 et 460, pour désigner un petit navire. C'est le sens que donne Oelrichs, dans son glossaire, *navigii genus*, et précisément il cite notre article; mais il me semble qu'il s'est trompé, qu'il est ici question d'une mesure de bois, comme celle que nous appelons *stère*, &c.

(6) J'ai dû conserver le mot du texte, qui indique une mesure; Oelrichs n'en fait point connoître le sens dans son glossaire. Mais Faden, dans la langue allemande, signifie *toise de bois*.

ne, kumpt eyn Ungeluke, das dat Gudt geworpen wert van Noit wegen, alle dat Gudt dat dar geworpen wert, des 1 Punt better is den 3 Mark sulvers, sall gaen 1 Punt vor twe, und wat erger is, dat sall gaen Punth vor Punth alse idt mannige 3 Mark wert is. Alldus sall men rekenen dat Warpe Gelt, und dat undense Gudt sall men werpen.

Item Leitsagengelt und botgelt und allerley Ungelt sal men reknen na Marketale sunder Gelt, sulverpenninge, Goltgesmide gestempte Side und siden Gewant sall men reknen 2 Mark vor 1.

est forcé de jeter des machandises dans un moment de détresse, si les marchandises jetées sont de l'espèce de celles dont la livre vaut au-dessus de trois marcs, une livre sera mise en compte comme deux, et pour toutes celles qui sont au-dessus de trois marcs, chaque livre sera mise en compte pour trois marcs. C'est d'après cette base que le paiement du jet sera calculé (1), et on commencera le jet par les marchandises de la moindre valeur.

Item. Le lamanage, le louage de canots et toutes sortes de dépenses seront réparties d'après le nombre des marcs, sauf qu'en ce qui concerne l'argent, les monnaies d'argent, les bijoux d'or, la soie catie et les vêtemens de soie, deux marcs ne compteront que pour un (2).

CHAPITRE XIX (3).

Wenner eyn Schipper eynen Schipman winnet, dem sall men syn Loin halff geven, und de ander helffte, wen he se verdenet hefft.

Item eyn Schipman sall hebben bynnen Landes II lb. tho einer Foringe, und durch den Sundt sall he hebben 4 Punt to Foringe, na Heringe tall to recknen.

Les patrons donneront aux matelots qu'ils engageront la moitié des gages, de suite, et l'autre moitié lorsqu'ils l'auront gagnée (4).

Item. Un matelot aura dans le pays deux livres (5) pour son port franc, et hors du Sund, il aura quatre punds pour son port franc (6); cela sera calculé d'après le nombre des harengs (7).

CHAPITRE XX.

So eyn Schip geschept wert uth der Dune, und segelt soferne dat men den top des Landes nicht sehen mach, und queme dat Schip widder yn, Wyndes halven, wolde jemant upschipen, de sall vulle Fracht geven, were idt ock dat eyn Schip utsegelde, und lest yn unserem Depe, so hort dem Schipper nicht den halven Fracht, alfo wer he

Lorsqu'un navire sorti de la Duna est allé si loin qu'on ne peut plus voir la pointe de la terre, et qu'ensuite il est contraint par le vent de rentrer, le fret entier sera payé par les chargeurs qui voudront décharger; mais lorsqu'un navire est sorti et n'a pas été plus loin que notre golfe (de Courlande), le patron n'aura que la moitié du fret, qu'il auroit eu en entier s'il étoit allé plus loin, comme il est

(1) Cette première partie reproduit les dispositions de la première partie de l'article 4 ci-dessus.

(2) Cette seconde partie semble avoir été faite pour compléter avec plus de précision le développement de l'article 4. On voit par ces deux articles qu'il y avoit deux manières de régler la contribution aux avaries communes, l'une suivant le poids, na punde tale, l'autre suivant la valeur, na marketale.

(3) Cet article ne se trouve point dans le code publié par Puffendorf.

(4) Ce principe se trouve dans les plus anciens recès anséatiques, notamment dans celui de 1380; voir tome II, page 457 : mais la proportion de l'à-compte y est différente. Le premier recès anséatique où il soit question d'un à compte de moitié pour certains voyages est celui de 1614, titre III, article 6.

(5) On entend sans doute la livre de Livonie, qui équivaut à vingt de nos livres; voir page 122, note 7.

(6) On a vu dans les recès anséatiques et dans tous les documens publiés plus haut combien la détermination des ports francs varioit. Ici la distinction est faite selon que le voyage est pour des pays en-deçà ou au delà du Sund; par conséquent pour ce qu'on pouvoit appeler petit ou grand cabotage.

(7) Il est probable qu'une certaine quantité de harengs étoit déterminée comme équivalant à un *pund*. Je m'en réfère à ce que j'ai dit notes 7 de la page 122, et 1 de la page 123.

vorwerts gesegelt, als vorgeschreven steith, und queme widder yn, so eignet em ock nicht mer alse halve Fracht.

dit ci-dessus, et s'il rentre, il n'aura plus que la moitié du fret (1).

CHAPITRE XXI.

So eyn Schip geschept is uth der West Sehe, durch den Sundt to Godtlande werts, und de Scheper des tho Rade wert, dat he herwets segelt tho der Dune, so sall he isslichen Schipman syn Loin betteren mit 8 Oren.

Lorsqu'un navire venant de la mer occidentale (d'Allemagne) va par le Sund vers Gothlande, et que le patron se résout d'aller à la Duna, il augmentera les gages de chaque matelot de huit ores (2).

CHAPITRE XXII.

Wenner Gudt geworpen wert van Noit wegen yn de Sehe, dat verworpen Gudt sall dat Schip und dat beholden Gudt gelden, als idt yn dem Markede gekofft is, und de Schipper sall van dem verworpen Gudts geine Fracht hebben noch nemen.

Lorsque, dans un moment de détresse, des marchandises seront jetées, le navire et les marchandises sauvées paieront celles qui auront été jetées d'après le prix pour lequel elles ont été achetées, et le patron n'aura ni ne pourra prendre aucun fret des marchandises jetées (3).

EXTRAIT DU STATUT DE RIGA DE 1672.

TIT. I.

Von Schiffs-Rhedern.

I. So etliche Rhedere ein Schiff zusammen ausrüsten, und staffiren, und einer von ihnen abtreten will; so soll derselbe, so sich scheiden will, das schiff setzen beyde Tag und Geld, und der ander soll wählen inner Acht Tagen, und alsdann sollen sie geschieden seyn.

II. So ein Rheder das meiste Theil am Schiffe hat, folgen ihm billig die andere,

TITRE Ier.

Des armateurs.

I. Lorsque plusieurs personnes ayant construit un navire en commun, l'une d'elles veut dissoudre la communauté, elle devra fixer le prix du navire et le délai pour le paiement; les autres auront l'option pendant huit jours, et ainsi elles seront séparées (4).

II. Lorsqu'un armateur a la plus grande part d'un navire, il est équitable que les

(1) Cet article, qu'on ne trouve point dans le code publié par Puffendorf, est semblable pour le fond à l'article 24 du recès anséatique de 1447 et à l'article 4 d'un document relatif à Dantzick, que j'ai recueilli pages 461 et 462. M. de Bunge dans son ouvrage intitulé Beiträge zur Kunde der Liv- Esth- und Curländischen Rechtsquellen, note 142, assure, sur l'inspection du manuscrit, que cet article et les deux suivans sont d'une rédaction postérieure à celle des précédens.

(2) Cet article, qui n'est point aussi dans le code publié par Puffendorf, contient une disposition semblable à celle de l'article 36 du statut de Lubeck de 1299.

(3) Cet article ne se trouve point dans le code publié par Puffendorf. Il décide contre le droit commun une question qui avoit autrefois divisé les législateurs, ainsi que je l'ai fait remarquer, tome I.er, page 329, note 1.

(4) Cet article est le 10.e du titre XI du code d'Oelrichs, formant le 164.e du code publié par Puffendorf.

welche den wenigsten Theil haben; es wäre denn, daß derselbe das Schiff zu der andern Nachtheil wollte liegen lassen, das soll nicht seyn, sondern man soll das Schiff zu Wasser weisen.

TIT. II.

Von Schiffern und Schiffs-Volk.

I. Ein Rigisch Schiff soll in seiner Flaggen führen blau und weiß.

II. Lieget ein Schiff vor Anker ohne Boye, und ein ander Schiff nähme Schaden drob; so soll er den Schaden stehen, es sey dann, daß er beweisen könnte, daß er 12 Stunden zuvor im Sommer, und 14 im Herbst, seinen wachenden Boyen gehabt, und derselbe verlohren sey. Er soll auch den Boyreff, nach der Tiefe des Wassers zu kürtzen, gehalten seyn, damit der wachende Boye oben dem Anker liege, und einen andern nicht verleite.

III. Würde ein Schiffer umb sein eigen Schuld arrestiret, oder sonsten durch seine Schwachheit an seine Reise behindert, so soll Er sich der Fracht verziehen, und was er desfalls entfangen, wiedergeben, oder aber einen andern an seine Statt verordnen, oder geschehen lassen, daß es die Rhedere oder der Kaufmann thue.

IV. Einen Bootsmann soll man wegen Schuld aus dem Port nicht hinaufbringen, sondern sein Guth, damit der Schiffer an seiner Reise nicht behindert werde: Hätte er aber kein Guth, und der Schiffer den Mann nicht entbehren wollte, soll der Schiffer vor ihm zahlen.

autres, qui font la minorité, se conforment à son avis, à moins qu'il ne veuille laisser le navire dans l'inactivité au préjudice des autres, ce qui ne sera pas permis; au contraire on ordonnera que le navire soit expédié (1).

TITRE II.

Du patron et des gens de l'équipage.

I. Les navires de Riga arboreront un pavillon bleu et blanc (2).

II. Lorsqu'un navire sera à l'ancre sans bouée, le patron sera responsable du dommage qui pourra en résulter pour un autre navire, à moins qu'on ne prouve qu'une bouée visible, existant douze heures avant l'événement en été et quatorze heures en automne, s'est perdue. De même on est obligé de raccourcir le câble de la bouée en proportion de la profondeur de l'eau, afin que, la bouée étant visible et bien au-dessus de l'ancre, personne ne puisse se tromper (3).

III. Lorsqu'un patron est arrêté pour ses propres dettes ou que d'une manière quelconque il est empêché de partir par sa faute, il n'a aucun droit d'exiger le fret, et il doit restituer ce qu'il a reçu, ou il doit mettre un autre patron à sa place, à moins qu'il ne consente que les affréteurs ou les armateurs s'en chargent (4).

IV. On ne peut faire arrêter pour dettes un matelot dans le port, mais seulement on peut saisir ses effets, afin que le patron ne soit pas empêché de partir. Si le matelot n'a pas d'effets et que le patron ne veuille pas se passer de cet homme, il doit payer pour lui (5).

(1) Cet article forme l'article 11 du titre XI du code d'Oelrichs, qui est le 165.e du code publié par Puffendorf.

(2) Cet article répond à l'article 12 du titre XI du code d'Oelrichs, formant le 166.e du code publié par Puffendorf; mais voir sur le changement de couleurs, la note 1 de la page 513 ci-dessus.

(3) Cet article, qui n'est ni dans le code d'Oelrichs ni dans celui qu'a publié Puffendorf, a quelque ressemblance avec la seconde partie de l'article 2 du titre XIV de la II.e partie du statut de Hambourg de 1603.

(4) Cet article, qui ne se trouve ni dans le code d'Oelrichs ni dans dans celui qu'a publié Puffendorf, a quelque ressemblance avec l'article 9 du titre XIV de la II.e partie du statut de Hambourg de 1603.

(5) Cet article, qui ne se trouve ni dans le code d'Oelrichs ni dans celui qu'a publié Puffendorf, a pu être emprunté à Lubeck ou à la compilation de Wisby; voir les notes 1 et 2 de la page 418 ci-dessus.

V. Würde ein Bootsmann beym Trunk, oder sonsten ausser des Schiffers Diensten verwundet, so ist der Schiffer nicht schuldig, denselben heilen zu lassen, sondern mag ihn aus dem Schiffe schaffen, und einen andern an dessen Statt heuren: Würde aber ein Schiffs-Knecht in seinem Amte beschädiget, den soll der Schiffer heilen lassen, auf des Schiffes Unkosten. Und wenn der Schiffer rechtmäßiger Weise einen Bootsmann einen Handschlag gebe; so ist der Bootsmann solches zu tragen schuldig: Schlüge aber ein Bootsmann den Schiffer, so soll er, nach Beschaffenheit der Sachen, ernstlich bestrafet werden.

V. Un matelot étant blessé au cabaret ou autrement, hors du service du navire, le patron n'est pas obligé de le faire guérir; il peut même le renvoyer et louer un autre à sa place. Le patron est obligé de faire soigner aux frais du navire le matelot blessé au service. Si le patron, pour raison suffisante, frappe un matelot de la main, celui-ci ne doit pas se défendre; si au contraire un matelot frappe son patron, il sera sévèrement puni, selon les circonstances (1).

VI. Heuret ein Schiffer einen Steurmann, oder Boots-Gesellen, derselbe soll die volle Reise hin und her halten; im widrigen den ganzen Lohn wieder geben, und darzu noch halb so viel von dem Seinen.

VI. Les hommes de l'équipage et les pilotes engagés doivent faire le voyage d'aller et de retour, ou rendre tout ce qu'ils ont reçu pour loyers et la moitié en sus (2).

VII. In gleiche Strafe ist der verfallen, welcher sich für einen Seemann ausgiebt, und kann dafür nicht gnug thun, und der Schiffer solches mit drey seiner Leute bezeugete.

VII. Est passible de la même amende celui qui, s'étant loué pour un service dans le navire, est convaincu, par le témoignage de trois hommes de l'équipage, de n'être pas en état de remplir son emploi (3).

VIII. Wenn Jemand der Schiffs-Leute, vor vollzogener Reise an einem Orte sich in den Ehestand begeben, oder selber ein Schiff kauffen würde, so er zu führen Vorhabens, der giebt dasjenige, so er gehoben, wieder, und ist also frey.

VIII. Un homme de l'équipage qui veut se marier avant la fin du voyage ou acheter un navire pour le conduire lui-même, peut se libérer de son engagement en rendant ce qu'il a reçu (4).

IX. Heuret ein Schiffer sein Volk, auf einen gewissen Ort zu fahren, und der Schiffer würde hernach anders Sinnes, und führe auf einen andern Port, oder bliebe zu

IX. Lorsqu'un patron, ayant engagé ses gens pour aller à un certain lieu, change d'avis en se dirigeant pour une autre destination, ou en restant à terre pendant si longtemps que l'hiver l'empêche de revenir, les

(1) Cet article, qui ne se trouve ni dans le code d'Oelrichs ni dans celui qu'a publié Puffendorf, présente de très-anciennes règles de droit maritime, puisqu'on les trouve dans les articles 6 et 12 des Rôles d'Oléron, par le moyen desquels elles forment les articles 20 et 26 [18 et 24] de la compilation de Wisby. On peut croire néanmoins que cet article est plus directement emprunté de l'article 17 du titre XIV du statut de Hambourg de 1603.

(2) Cet article, qui ne se trouve point dans les deux codes précédens, a été emprunté de l'article 18 du titre XIV du statut de Hambourg de 1603.

(3) Cet article, qui n'est point dans les deux codes précédens, reproduit un principe ancien, et paroît emprunté de l'article 20 du titre XIV du statut de Hambourg de 1603.

(4) Cet article n'est point dans les deux codes précédens, et paroît emprunté de l'article 23 du titre XIV du statut de Hambourg de 1603.

Lande liegen, daß er nicht wieder zurück, durch einfallende Winterszeit kommen könnte, so sollen zwar die Schiffsleute ihme die ganze Reise folgen, der Schiffer aber ihnen nach Erkänntniß Seefahrender Leute, nebst der freyen Kost, Erstattunge thun, wenn die Reise geendiget. Würde hiegegen Jemand Menterey machen, der soll wie ein Meutmacher gestrafet werden.

gens de l'équipage sont toujours tenus de le suivre jusqu'à ce que son voyage soit fini; mais, en outre de la nourriture, il doit les indemniser à cette époque, selon le jugement d'arbitres navigateurs. L'instigateur de coalitions contre cette disposition sera puni suivant la gravité des circonstances (1).

X. Würde Jemand vom Schiff-Volk krank auf der Reise, so soll ihn der Schiffer pflegen, und im Haven, da er ladet Handreichung thun lassen. Stürbet er daselbsten, seine Erben heben die halbe Heure; stürbet er aber auf der Rückreise, gebühret ihnen die ganze Heure: dagegen aber sollen sie die Begräbniß-Kosten tragen.

X. Lorsqu'un matelot tombe malade pendant son voyage, le patron doit le soigner et le faire servir dans le port où il sera arrivé. S'il y meurt, la moitié de ses loyers est due à ses héritiers, mais s'il meurt pendant le retour, ses loyers entiers leur reviennent; toutefois les frais d'enterrement seront à leur charge (2).

XI. Schiffer sollen die eingeschiffte Güthere wohl beschauen, daß sie keinen Schaden empfinden, oder darzu antworten. Da dann befunden, daß der Schade ohne des Schiffers Schuld geschehen, und der Kaufmann käme, seine Waaren zu empfangen, und klopfete dreymahl vor das Faß, dar Wein, Bier, Oele oder andere leckende Waare in sind, und befiehlet das auszuziehen, so muß er die volle Fracht geben, oder dem Schiffer das Faß für die Fracht behalten lassen.

XI. Le patron doit faire l'inspection des marchandises chargées, car s'il les trouve en bon état, il en reste responsable. Si néanmoins les marchandises sont avariées sans la faute du patron, le négociant, monté à bord pour recevoir ses marchandises et ayant donné l'ordre de les décharger, après avoir frappé trois fois sur les tonneaux qui contiennent du vin, de la bière, des huiles ou d'autres objets qui peuvent s'écouler, a la faculté d'en payer le fret ou de délaisser au patron chaque futaille pour son fret (3).

XII. Wo der Ueberlauf nicht dichte, und dahero Schade den Gütern entstünde, so büßet solchen der Schiffer; es sey dann, daß solche durch Ungewitter zerbrochen: auf den Fall ists Haverey, wie auch, wo sich Schade unter Wassers verursachet.

XII. Lorsque le pont n'est pas bien joint et qu'il en résulte des avaries aux marchandises, le patron en doit indemnité, à moins que le pont n'ait été brisé par force de tempête. Dans ce cas, il y a lieu à contribuer comme pour les avaries communes; il en est de même lorsque le dommage est arrivé endessous de l'eau (4).

XIII. Wird ein Guth aus dem Schiffe

XIII. Si des marchandises sont avariées,

(1) Cet article n'est point dans les deux codes précédens; il peut avoir été emprunté de l'article 26 du titre XIV du statut de Hambourg de 1603 ou des recès anséatiques qui en ont été la source.

(2) Cet article n'est point dans les deux codes précédens; il peut avoir la même source que l'article 5 ci-dessus, et sans doute aussi l'article 30 du titre XIV du statut de Hambourg de 1603.

(3) Cet article, qui n'est point dans les codes précédens, a la même source que l'article 36 du titre XIV et l'article 1.er du titre XV du statut de Hambourg de 1603.

(4) Cet article, qui n'est pas dans les deux codes précédens, a dû être emprunté de la première partie de l'article 35 du titre XIV du statut de Hambourg de 1603; mais on n'y trouve point la rédaction nouvelle adoptée dans cette dernière ville en 1618.

gewunden, und der Windel-Tackel zerbricht, und entstehet Schade daraus, so büßet der Schiffer denselben allein, dafern die Bootsleute ihn gefraget, ob der Tackel veste genug, und der Schiffer mit Ja geantwortet: Fragten aber die Bootsleute nicht, oder ließen das Guth aus dem Trackel fallen, haften sie für den Schaden.

parce qu'un câble s'est rompu pendant le déchargement, le patron en est seul responsable, quand il a répondu, par oui, à la question des matelots, si le câble étoit en bon état. Lorsque les matelots n'ont pas fait cette question, ou lorsque les marchandises s'échappent des câbles, ce sont les matelots qui supportent le dommage (1).

XIV. Wenn ein Schiff wegen Eises Noth und Gefahr, oder sonstern aus der Düna in einen Haven nicht kommen kann; was alsdann das Schiff kosten würde, in Sicherheit zu bringen, das soll gehen über Schiff und Guht.

XIV. Lorsque, par crainte ou force de la glace ou par autre force majeure, un navire ne peut pas parvenir de la Duna à un port, le navire et les marchandises doivent contribuer aux frais faits pour mettre le navire en sûreté (2).

TIT. III.

Von Frachten und Dingen.

TITRE III.

Du fret et de la location.

I. Frachtet Jemand ein Schiff, und beladet es oder nicht, oder will das Eingeladene wieder ausladen, ehe das Schiff zur See gehet, der soll die halbe Fracht geben; seegelt aber das Schiff aus der Düna in die See, also ferne, daß man den Lauf des Landes nicht mehr sehen kann; so soll der Befrachter geben die volle Fracht.

I. Si quelqu'un, ayant loué un navire, ne le charge pas ou veut reprendre ce qu'il a chargé, avant que le navire ait commencé le voyage, la moitié du fret sera due; mais, lorsque le navire, étant sorti de la Duna, s'est avancé jusqu'à perte de vue de la terre, le fret entier sera dû par l'affréteur (3).

II. Will der Schiffer den Fracht-Leuten, die Heure nicht zutrauen, kann er das geschiffte Guht so lange im Schiffe behalten, bis ihme die Fracht erleget.

II. Si le patron ne veut pas faire crédit du fret aux chargeurs, il a le droit de retenir à bord les marchandises jusqu'à parfait paiement (4).

III. Frachtet Jemand ein ganzes Schiff, und kanns nicht voll beladen; so giebt er nicht weniger die volle verbungene Fracht, es sey dann, daß die Abrede anders gewesen.

III. Celui qui, ayant frété un navire en entier, ne le charge pas complétement, n'en doit pas moins payer tout le fret promis, à moins de convention contraire (5).

IV. Ist ein Schiffer befrachtet, und kriegt

IV. Lorsqu'un patron, ayant frété son

(1) Cet article n'est point dans les deux codes précédens; il reproduit des principes très-anciens, puisqu'on les trouve dans l'article 10 des Rôles d'Oléron, d'où ils ont passé dans la compilation de Wisby, articles 24 et 48 [22 et 47]; il paroît plus directement emprunté de l'article 36 du titre XIV du statut de Hambourg de 1603.

(2) Cet article reproduit l'article 8 du titre XI du code d'Oelrichs.

(3) Cet article reproduit l'article 1.er du titre XI du code d'Oelrichs, formant le 156.e du code publié par Puffendorf.

(4) Cet article, qui n'est point dans les deux codes précédens, paroît emprunté de l'article 2 du titre XV du statut de Hambourg de 1603.

(5) Cet article, qui n'est point dans les deux codes précédens, a été emprunté de l'article 3 du titre XV du statut de Hambourg de 1603.

zu bedungener Zeit die Ladung nicht ein, dadurch er nebst seinen Volke verzögert wird; so bessert der Befrachter ihm billig den Schaden, und nehmen die Schiffsleute den vierten Theil, der Schiffer aber, der ihnen die Kost giebet, drey Viertheil von solcher Erstattung.

navire, ne reçoit pas la cargaison à l'époque convenue, de manière que lui et son équipage soient empêchés de partir, il est équitable que l'affréteur le dédommage; les hommes de l'équipage auront droit au quart; le patron, qui leur donne la nourriture, aux trois quarts de la somme payée pour dédommagement (1).

V. Würde Jemand auch eins mit dem Schiffer auf gewisse Zeit das Schiff zu beladen, und zögert damit; zeiget dann der Schiffer, wenn er segeln will, ihme, oder andern Kaufleuten, binnen Schiffs-Bord den ledigen Raum, und es wäre also; so soll der Frachter schuldig seyn, die volle Fracht zu geben; es wäre denn, daß der Schiffer, ohne seine Verhinderung, den übrigen Schiffs-Raum mit anderm Guthe stopfen könnte.

V. Si quelqu'un est convenu avec un patron de charger son navire à une certaine époque, le patron qui veut partir doit montrer à cet affréteur ou à d'autres l'espace vide à bord du navire; l'affréteur doit payer le fret entier, à moins que le patron ne puisse, sans retarder son voyage, remplir l'espace vide avec d'autres marchandises (2).

VI. Wenn auch einer auf obigem Fall aus dem Schiffe wiedder begehrete zu löschen, und man ohne Behinderung der Reise darzu kommen könnte; soll er dem Schiffer die volle Fracht geben, es wäre dann, daß der Schiffer, ohne seine Verhinderung, ander Guht in die Stelle bekommen könnte, das soll der Kaufmann genießen. Wären aber die Kaufleute einig, daß sie ihre Güthere sämmtlich löschen wollten, sollen sie mit halber Fracht frey seyn.

VI. De même, si quelqu'un veut retirer des marchandises chargées et que le patron puisse s'y prêter sans retarder son voyage, le fret entier sera dû, à moins que le patron ne trouve à remplir l'espace vide par d'autres marchandises, sans retarder son voyage; alors le fret qui en reviendra tournera au profit du chargeur primitif. Si les chargeurs veulent à l'unanimité décharger leurs marchandises, ils ne paieront que le demi-fret (3).

TIT. IV.

Von Werfen, geworfenem Guhte und Haverey.

TITRE IV.

Du jet, des marchandises jetées et de la contribution.

So ein Schiff geladen ist, und wegsegelt unbeschuldiget von den Frachtern, wird des Guhtes etwas geworfen, dafür soll der Schiffer kein Noth leiden, sondern es gehet über Schiff und Guht: Würde aber ein Schiffer von guten Leuten gewarnet, daß

I. Si un navire chargé met à la voile sans réclamation des chargeurs, le patron ne sera pas responsable des marchandises jetées; la perte sera supportée par le navire et les marchandises restantes; mais si le patron a été averti par des hommes probes que son navire étoit trop chargé, et si néanmoins il

(1) Cet article, qui ne se trouve pas dans les deux codes précédens, paroît emprunté de l'article 4 du titre XV du statut de Hambourg de 1603.

(2) Cet article, qui n'est point dans les deux codes précédens, a été emprunté des lois qui sont la source de l'article 5 du titre XV du statut de Hambourg de 1603; voir la note 1 de la page 381.

(3) Même observation que sur l'article précédent.

sein Schiff zu sehr beladen sey, und er segelt demungeachet davon, das Guht das alsdann geworfen wird, soll der Schiffer alleine gelten. Ist auch das Schiff zu sehr geladen, daß man wieder auslöschen muß; so soll das letzt geladene Guth zuerst ausgeladen werden.

met à la voile en négligeant cet avis, il sera seul responsable. Lorsque, le navire étant surchargé, on est obligé d'en retirer des marchandises, on doit commencer le déchargement par celles qui ont été chargées les dernières (1).

II. Kein Schiffmann darf gelten von seiner Führung zu Werf-Geldern, so ferne man wirft eine halbe Last; würde aber darüber geworfen, so soll er mit gelten alles, was geworfen ist.

II. Nul homme de l'équipage ne contribuera au jet pour son port franc, si l'on ne jette qu'un demi-laste; si l'on jette davantage, il contribuera pour tout ce qui aura été jeté (2).

III. So ein Schiff Noth halber, was Noth es sey, Guth würfe, und käme das Schiff mit dem andern behalten in den Haven; so soll das behaltene Schiff und Guht das verlohrene bezahlen. Wenn aber Mast, Anker, Tackel und Thaue von der Macht des Sturms oder Ungewitters brechen, oder verlohren werden, den Schaden kann man überall nicht rechnen.

III. Si l'on jette des marchandises d'un navire pour échapper à un danger quelconque, et que le navire arrive avec le reste du chargement à bon port, les marchandises jetées seront payées par le navire et les marchandises sauvées; mais lorsqu'un mât, une ancre, un câble ou une corde auront été brisés par force de tempête ou perdus, la perte ne sera pas réparée par contribution (3).

IV. Wäre aber einig Ueberlast in selben Schiffe, das soll voraus verlohren seyn; und ist dieses für Ueberlast mit zu rechnen, was ein Kaufmann über die Abrede ins Schiff mitgebracht.

IV. Si un navire est surchargé, les marchandises chargées de trop seront sacrifiées les premières; seront réputées telles, celles qu'un chargeur a transportées à bord au delà de la convention (4).

V. Verlieret der Schiffer seinen Mastbaum oder Seegel in der See, Sturms- oder andern Unglücks halber, darzu darf der Kaufmann nicht antworten, wäre aber der Mastbaum durch Noth gehauen und geworfen, doch mit willen derjenigen, welche im Schiffe gewesen, zu Rettung Schiffes, Leibes und Guhtes, so soll der Schade gehen über Schiff und Guth.

V. Si un patron perd son mât ou une voile en mer par force de tempête ou d'un autre accident malheureux, les chargeurs n'y contribueront pas; mais lorsque le mât a été coupé et jeté pour échapper à un danger et avec le consentement de ceux qui étoient présens à bord, pour sauver le navire, les marchandises et la vie des gens, la perte sera supportée par le navire et les marchandises (5).

(1) Cet article reproduit l'article 6 du titre XI du code publié par Oelrichs, formant le 163.e du code publié par Puffendorf.

(2) Cet article reproduit l'article 7 du titre XI du code publié par Oelrichs, formant le 167.e de celui qu'a publié Puffendorf; mais il revient à l'usage des autres pays de fixer le *demi-laste.*

(3) Cet article statue sur un point dont on s'est occupé dans l'article 4 du titre XI du code publié par Oelrichs; mais il est plus directement emprunté de l'article 2 du titre XVI du statut de Hambourg de 1603, sans en être une copie littérale.

(4) Cet article reproduit une disposition de l'article 4 du titre XI du code publié par Oelrichs; voir la note 4 de la page 509 ci-dessus.

(5) Cet article commence par reproduire la disposition finale de l'article 3 ci-dessus; mais il en développe le sens en faisant connoître le cas d'exception admise par le droit commun.

VI. Unter den Güthern werden nicht alleine die verstanden, welche bey Pfunden und Lasten gerechnet werden, sondern auch Gold, Silber, Edelgesteine, Perlen, Seidgewand und dergleichen, welche zwey Mark vor einen gerechnet werden sollen; jedoch ist der Bootsleute Frey-Guth hiemit nicht gemeynet, wie denn auch die nothwendigen Victualien des Schiffes.

VI. On entend par marchandises non-seulement celles qui sont comptées par livres et lastes, mais encore l'or, l'argent, les diamans, les perles, les soieries et autres effets semblables, lesquels seront comptés deux marcs pour un. Néanmoins le port franc des hommes de l'équipage et les victuailles nécessaires pour le voyage n'y sont pas compris (1).

VII. Würden auch etliche Güthere, durch Werfung anderen Guthes, verringert, indem sie gefeuchtet werden, soll dero Schade nicht minder auf das unverdorbene gerechnet werden.

VII. Si des marchandises éprouvent des avaries, étant mouillées à l'occasion du jet d'autres parties du chargement, le dommage sera supporté par les marchandises non avariées (2).

VIII. Würden die geworfene Güther wieder erlanget; so soll man sie nicht gelten: sind sie aber gegolten, so soll der gewesene Herr des Guthes solches wieder restituiren.

VIII. Si le propriétaire de marchandises jetées les recouvre, elles ne seront pas comprises dans la contribution, et si elles ont déjà été payées, le propriétaire primitif doit restituer ces marchandises (3).

IX. Daferne auch die Noth erforden würde, daß ein Schiff geleichtet werden müßte, damit es in den Haven, oder über eine Bank gebracht werde, da denn ein Theil der Güther, ins Boot, Löddige, Bording oder Lichter gelößet umbkäme; den Schaden rechnet man auf das Schiff, Guth und die Fracht. Bliebe hernacher das Schiff mit den Güthern, den Schaden darf man von den Güthern im Boot oder Löddigen nicht gelten.

IX. Si le besoin exige qu'un navire soit allégé pour entrer dans un port ou pour passer un banc, et qu'une partie des marchandises transbordées dans le canot, dans des alléges ou des embarcations, &c., se perde, la perte sera supportée par le navire, les marchandises et le fret. Si le navire lui-même se perd avec les marchandises, la perte ne sera pas supportée par les marchandises transbordées dans le canot ou dans des embarcations (4).

TIT. V.

Von Schiffbruch und Schiffbrüchigen Güthern.

TITRE V.

Du naufrage et des marchandises naufragées.

I. Wenn ein Schiff bricht, so soll der Schiffer allererst bergen die Leut, und darnach das Reite Guth oder Geld, will er alsdann auch Tau und Tackel bergen, das ist ihme frey; jedoch, daß er ungesäumet den

I. Lorsqu'un navire se brise, le patron doit sauver d'abord les hommes, et ensuite les objets précieux; s'il veut après cela sauver les agrès, il pourra le faire; mais il doit donner sans délai le canot aux chargeurs pour qu'ils

(1) Cet article reproduit une partie de l'article 18 du titre XI du code publié par Oelrichs.

(2) Cet article, qui n'est point dans les deux codes précédens, a pu être emprunté de l'article 4 du titre XVI de la II.ᵉ partie du statut de Hambourg de 1603.

(3) Cet article, qui n'est point dans les deux codes précédens, est emprunté de l'article 6 du titre XVI du statut de Hambourg de 1603.

(4) Cet article, qui n'est point dans les deux codes précédens, est emprunté de l'article 9 du titre XVI du statut de Hambourg de 1603.

Kaufleuten das Boot gebe, ihre Güther zu bergen, worzu die Bootsleute ihnen behülflich seyn sollen, bey Verbörung ihrer Heure; jedoch, daß ihnen ein billig Berglohn für ihre Mühe zukomme.

sauvent les marchandises: les matelots sont obligés de les aider, sous peine de perdre leurs gages; ils auront droit à un salaire équitable pour leur peine au sauvetage (1).

II. Wo zwey Schiffe auf der See zusammen kommen bey Nacht, und an einander dermaßen stoßen, daß Schade daraus entstehet; so soll das Schiff, so eine Leuchte hinten geführet, so es den Schaden thäte, solches nicht gelten: das Schiff aber, so keine Leuchte gehabt, soll dem andern den Schaden erstatten.

II. Si, pendant la nuit, deux navires se heurtent en mer, de manière que l'un d'eux soit avarié, celui qui avoit sa lanterne allumée au moment de l'accident ne paiera aucun dédommagement à l'autre, même s'il a occasioné du dommage; mais le navire qui n'aura pas eu de lanterne doit rembourser à l'autre tout le dommage (2).

III. So ein Schiff unversehens auf das andere segelt, oder treibet, es sey Tag oder Nacht, und thäte dem andern Schaden; dasselbe soll dem andern den Schaden geltel, oder schwören, daß es ohne seine Schuld geschehen sey, alsdann den halben Schaden tragen.

III. Si un navire est poussé inopinément sur un autre et lui cause des avaries pendant la nuit ou pendant le jour, il doit les réparer, à moins que le patron n'assure sous serment que cela est arrivé sans sa faute, auquel cas il ne paiera que la moitié du dommage (3).

IV. Für das geborgene Guth ist man den Schiffer billige Fracht zu geben, oder dasselbe Guth für die Fracht zu lassen schuldig; was aber verlohren wird, davon giebt man keine Fracht: so giebt man auch von solchen geborgenen Güthern, wegen verlohrnen Schiffes und anderer Güther, keine Erstattunge.

IV. On est tenu de payer le fret pour les marchandises sauvées ou de les délaisser au patron pour le fret; mais on ne paie aucun fret pour ce qui a été perdu. De même les marchandises sauvées ne contribuent pas pour la perte du navire et des marchandises (4).

V. So jemand gestrandet Guth am Strande findet, der soll es anmelden: Kommt also der Herr des Guths, und fordert ab; so solls der Finder, auf genugsame Beweise, daß es sein ist, gegen billigen Berglohn abfolgen lassen. Findet aber jemand Guth in der See, da man kein Land sehen kann; so soll der, welcher solch Guth berget, den vierten Theil davon haben, und der Herr des Guthes soll drey Theile nehmen. Findet aber jemand Guth und verheelets, der wird einem Diebe gleich geachtet.

V. Celui qui trouvera des marchandises sur les bords de la mer doit en faire une déclaration. Si le propriétaire des marchandises se présente pour les réclamer, celui qui les a trouvées sera tenu de les lui restituer, en recevant une récompense équitable. Si quelqu'un trouve des marchandises en mer hors de vue de la terre, il en aura un quart et le propriétaire les trois autres quarts. Si quelqu'un cache des marchandises trouvées, il sera puni comme voleur (5).

(1) Cet article reproduit l'article 12 du titre XI du code publié par Oelrichs; voir la note 3 de la page 512 ci-dessus.

(2) Cet article reproduit l'article 2 du titre XI du code publié par Oelrichs.

(3) Cet article reproduit l'article 3 du titre XI du code publié par Oelrichs.

(4) Cet article, qui n'est point dans les deux codes précédens, est emprunté de l'article 2 du titre XVII du statut de Hambourg de 1603.

(5) Cet article reproduit, avec quelques différences de rédaction, l'article 13 du titre XI du code publié par Oelrichs.

VI. Bleibet ein Schiff in der See, und würde so viel von des Schiffes Räthschaft geborgen, als die Heure werth ist; so ist der Schiffer den Völkern die volle Heur zu geben schuldig.

VI. Si un navire se perd en mer et qu'on sauve des agrès jusqu'à concurrence des gages de l'équipage, le patron sera tenu de payer à ses gens leurs gages en entier (1).

TIT. VI.

Von Bodmerey.

TITRE VI.

Du contrat à la grosse.

I. Von Bodmerey-Geld ist man nicht schuldig Haverey zu bezahlen.

I. On ne contribuera pas à l'avarie pour l'argent prêté à la grosse (2).

II. Es soll kein Schiffer mehr Geld auf Bodmerey nehmen, als sein Anpart etwa am Schiffe ist: Würde jemand ihme darüber etwas vorstrecken, mag er solches nicht vom Schiffe, sondern vom Schiffer selber fordern.

II. Nul patron ne pourra emprunter à la grosse que pour le montant de sa part dans le navire; celui qui lui en prêtera davantage n'aura son recours que contre lui et nullement sur le navire (3).

III. Wenn aber ein Schiffer um erlittenen Schaden, an einem fremden Orte sothanen Schaden zu repariren, Geld auf Bodmerey nähme, da ers sonsten auf Wechsel nicht haben könnte, auch kein Guth im Schiffe hätte: so soll das Schiff solche Gelder zahlen.

III. Mais si un patron, ayant éprouvé des avaries, emprunte à la grosse pour réparer son navire, dans un port étranger où il ne peut se procurer de l'argent par des lettres de change ou en vendant des marchandises, les sommes empruntées seront payées par le navire (4).

TIT. VII.

Von Versicherung, oder Asseurance.

TITRE VII.

De l'assurance (5).

I. Die Versicherung und Assecuration der Waaren, gehet an, sobalde die verassekurirte Waaren auf die Kaye oder Bollwerk gebracht sind, umb einzuschiffen. Wann nun gleich solche Waaren mit einer Löddige,

I. L'effet de l'assurance commence lorsque les marchandises assurées sont transportées sur le quai ou le port pour être embarquées. Lorsque ces marchandises se perdent dans un canot ou une embarcation, dans

(1) Cet article, qui n'est point dans les deux codes précédens, reproduit un principe très-ancien, puisqu'on le trouve dans l'article 3 des Rôles d'Oléron, passé dans la compilation de Wisby, où il forme l'article 17 [15].

(2) Cet article, qu'on ne trouve pas dans les deux codes précédens, a pu être emprunté à l'article 6 du titre XVIII du statut de Hambourg de 1603.

(3) Cet article, qui n'est point dans les deux codes précédens, a été emprunté de l'article 1.er du titre XVIII du statut de Hambourg de 1603.

(4) Cet article, qui n'est point dans les deux codes précédens, paroît emprunté de l'article 2 du titre VI du recès anséatique de 1614.

(5) Jusqu'ici j'ai cru que chaque fois qu'il n'y avoit pas de traces d'origine de ce code de Riga dans celui de 1270, publié par Puffendorf, et dans celui qu'a publié Oelrichs, cette origine pouvoit être plus spécialement cherchée dans le statut de Hambourg de 1603. J'y ai été décidé par la similitude de rédaction, similitude qui ne m'a pas paru aussi grande entre ce code et celui de Suède promulgué en 1667, époque à laquelle Riga dépendoit de ce royaume; mais je ne peux procéder de même pour le titre des assurances, sur lesquelles les recès de la ligue anséatique et le statut de Hambourg de 1603 ont gardé le silence. J'ai donc pris le code de Suède de 1667 pour terme de comparaison.

Prahm, Boot, oder dergleichen an das Schiff gebracht, und darinn verunglückten; so ist der Schade dessen, der solche Güther assecuriret hat. So währet auch diese Pericul oder Risico so lange, bis die Waaren in den Haven, dahin sie destiniret, sicher ankommen, und daselbst zu Lande gesetzet.

lesquels on les a chargées pour les transporter à bord du navire, la perte sera supportée par l'assureur. Le risque de l'assurance dure jusqu'à ce que les marchandises soient arrivées à bon port et mises à terre (1).

II. Würde ein verassecurirt Schiff und Guth vermisset, also, daß man Jahr und Tag keine Nachricht davon erhalten hätte; so wird solches für verlohren gehalten, und mag der, so ihme selbige verassecuriren lassen, dem Asseuradeurn dieses intimiren, welcher dann, nach dreyen Monden, im Fall kein ander Bescheid immittelst einkäme, die Zahlung, laut Asseurance-Briefes, zu thun schuldig seyn soll.

II. Lorsqu'il y a un an et un jour qu'on n'a eu de nouvelles d'un navire assuré, il est réputé perdu, et le preneur de l'assurance peut en donner connoissance à l'assureur, qui sera tenu de payer la somme assurée après trois mois, si pendant ce délai on ne reçoit pas d'autres nouvelles (2).

III. Schiff und Güther, welche schon zur See gangen, mag man wohl versichern lassen, obgleich immittelst solch Schiff und Guth geblieben, geraubet, oder anderweit umkommen wäre, jedoch, daß der Assecurirte ob solchen Schaden und Schiffbruch keine Wissenschaft habe.

III. Il est permis de faire assurer un navire et des marchandises qui sont déjà en mer, même quand le navire avec les marchandises se seroit déjà brisé, ou auroit été pris, ou se seroit perdu d'une autre manière, pourvu toutefois que le preneur de l'assurance n'ait pas eu connoissance de ce désastre (3).

IV. Wäre aber ein sothan Schiff und Guth, so lange vertrunken, geraubet, und zu Schaden kommen, daß derjenige, so die Versicherung ihme will thun lassen, darob Wissenschaft haben könnte (auf welchen Fall auf die Zeit für drey Meilen zwey Stunden gerechnet werden); so ist solcher Handel nichtig und Kraftloß: Dann die Vermuthung ist, daß er dies Unglück bereits gewußt habe, zum Exempel: das Schiff segelt allhie aus der Düna, und bliebe auf Doms-Nest, welches 14 Meilen von hinnen, oder käme daselbst anderweit zu Schaden, und würde einer nach neun Stunden dasselbe verassecuriren lassen, und käme hernacher Zeitung, daß das Schiff allda umkommen; so ist die Vermuthungen, daß er bereits davon Nachricht erhalten, er purgire sich dann mit dem Eide.

IV. Mais, si le temps écoulé entre la perte ou la prise du navire et l'assurance est assez considérable pour que l'assuré pût en avoir eu connoissance (on comptera dans ce cas deux heures pour une distance de trois milles), le contrat est nul et sans valeur, car on doit présumer qu'il a eu connoissance du désastre : par exemple, un navire sort de la Duna et se perd à Doms-Nest, qui est situé à quatorze milles d'ici, ou bien y est avarié, et quelqu'un le fait assurer neuf heures après le désastre, on doit présumer qu'il en a eu connoissance, à moins qu'il n'assure le contraire sous serment (4).

(1) Cet article a pu être emprunté du § 1.er du chapitre VII de la VI.e partie du code suédois de 1667.
(2) Cet article peut avoir été emprunté du chapitre XIII de la VI.e partie du code suédois de 1667.
(3) Cet article peut avoir été emprunté du chapitre VIII de la VI.e partie du code suédois de 1667.
(4) Cet article peut être emprunté du § 1.er du chapitre VIII de la VI.e partie du code suédois de 1667

V. Wo aber der Asseurirte ihme ausdrücklich, auf böse und gute Zeitunge, versichern lassen; so soll zwar die Versicherung bey Würden bleiben; allein, der Versicherte gleichfalls sich eidlich purgiren, daß er, zur Zeit dieses Contracts, noch ganz keine gründliche Nachricht von diesem Schaden gehabt.

V. Néanmoins si l'assurance a été faite exprès sur bonnes et mauvaises nouvelles, le contrat sera maintenu, pourvu toutefois que l'assuré affirme sous serment qu'il n'a reçu aucune nouvelle fondée du désastre (1).

VI. Wann einer Güther assecuriren ließe, welche nachmals nicht geschiffet, oder minder geschiffet würden, als versichert worden, und solche Güther behalten ankämen, so soll er das übrige ausgezahlte Asseranz-Geld wieder fordern, jedach den Asseuradeur ein halb pro Cent lassen.

VI. Si quelqu'un a fait assurer des marchandises, si ensuite il ne les charge pas, ou s'il en charge moins qu'il n'a fait assurer, et que les marchandises parviennent à bon port, il peut réclamer le montant de ce qu'il a payé de trop pour prime d'assurance, et le donneur d'assurance n'en retiendra que demi pour cent (2).

VII. Würde das versichert Schiff untauglich zu segeln, oder das Guth genommen, oder aber gewißlich verdorben, also, daß keine Hoffnung zur Recuperation übrig, mag der Verasserirte solch Guth verlassen, und dem Asseuranten es intimiren, und, nach Verfließung dreyer Monat Frist, sein Capital von ihme, gegen Abtretung des Guthes heben.

VII. Si le navire devient innavigable ou que les marchandises soient prises ou tout à fait perdues, sans qu'il reste d'espérance de les recouvrer, l'assuré peut délaisser ces effets et en donner avis à l'assureur, qui, au moyen du délaissement, sera tenu de lui payer la somme convenue (3).

VIII. Würde aber der Schade an Haverey nicht über ein zum Hundert austragen, und gerechnet werden können, ist der Assecurant denselben zu gelten nicht schuldig.

VIII. Lorsque l'avarie ne monte qu'à un pour cent, et peut être répartie, l'assureur n'est pas tenu de la réparer (4).

IX. Imgleichen, wenn dem Guthe, ausser denen im Asseuranz-Brief ausgedrückten Fällen, etwas von der See, oder sonsten, unvermuthlich zustoßen sollte, darf der Assecurator dafür nicht haften.

IX. De même l'assureur ne répond pas de ce qui peut arriver ou par force de la mer ou autrement aux marchandises, hors le cas prévu dans le contrat d'assurance (5).

X. Und weilen auch dieser Contract auf guten Glauben beruhet; so soll sowohl der Versicherer, als der ihme versichern läßt, wie auch Schiffer und Bootsmann darunter kein Betrüglichkeit gebrauchen: Und da einer eines Betrugs überwunden würde, soll

X. Et, parce que ce contrat repose sur la bonne foi, l'assureur et l'assuré aussi bien que le patron et les matelots ne pourront se prévaloir d'aucun subterfuge; celui qui sera convaincu de fraude, non-seulement n'en jouira pas, mais il sera tenu de dommages-intérêts envers la partie lésée, et il

(1) Même observation que sur les deux articles précédens.
(2) Cet article peut avoir été emprunté du chapitre XV de la VI.[e] partie du code suédois de 1667.
(3) Cet article paroît emprunté du chapitre XII de la VI.[e] partie du code suédois de 1667.
(4) Cet article a pu être emprunté du chapitre VII de la VI.[e] partie du code suédois de 1667.
(5) Même observation que sur l'article précédent.

er nicht allein solches nicht geniessen, sondern den Betrogenen allen Schaden und Interesse zahlen, und an seinem Leibe, als ein Räuber und Dieb, gestalten Sachen nach, gestrafet werden.

sera puni corporellement, selon les circonstances, comme voleur et brigand (1).

XI. Die Prämien, oder auf Asseurance ausgezahlete Gelder, sollen auf den Fall, da das Guth geblieben, oder genommen, von der Summa nicht gekürzet, sondern für gezahlt gehalten werden.

XI. La prime ou l'argent payé pour l'assurance ne sera pas déduit de la somme principale en cas de perte des marchandises, mais il sera réputé payé (2).

XII. Im Fall der Asseuradeur den Schaden zu erstatten säumig, soll er das Hundert jährlich mit zwölf pro Centum, a Dato des Contracts an zu rechnen, zu verrenten schuldig seyn.

XII. Si l'assureur retarde le paiement du dédommagement, il en paiera les intérêts sur le pied de douze pour cent par an, à compter du jour du contrat (3).

XIII. Wenn die Worte: Gefahr nehmen, und Bleiben, generaliter gesetzet, so sollen keine casus fortuiti, als einfallende Kriege, von welchen man Zeit des aufgerichteten Contracts nicht gewußt, Feuers-Noth und dergleichen, darunter nicht verstanden werden, es wären denn auch solche casus ausdrücklich specificeret.

XIII. Si les mots *être avarié et être perdu* se trouvent dans le contrat sans explication, on ne les entendra pas de cas fortuits, comme d'une guerre intervenue après la signature du contrat, ni d'incendie et autres cas semblables, à moins qu'ils ne soient spécifiés expressément (4).

XIV. Alle reciprocæ Assecurationes, als wenn einer sein Guth, so auf einem Schiffe ist, gegen des andern Guth, so im andern Schiffe ist, versichern läßt, und rescontre genannt werden, sind zuläßig.

XIV. Toutes les assurances réciproques sont permises, comme, par exemple, si quelqu'un fait assurer ses marchandises, chargées dans un navire, en assurant de son côté les marchandises d'un autre, chargées dans un navire différent, ce qu'on appelle *rescontre* (5).

XV. Und wenn des einen, so rescontriret, Guth bleibet, oder von gemeinen Seeräubern genommen wird; so haftet der ander dafür mit seinem Guthe. Nimmt es aber des einen Feind, als feindliche Güther, und der ander stehet mit demselben in Frieden, und bringet also seine Güther sicher durch, darf er das genommene, woferne die Feindseligkeit vor dem Contracte wissend gewesen wäre, nicht gelten, es wäre denn ein anders behandelt.

XV. Alors, lorsque les marchandises de l'un, qui a fait le contrat de rescontre, se perdent ou sont prises par les ennemis communs, l'autre doit l'indemniser par ses marchandises; mais, si elles sont prises, comme marchandises ennemies, par l'ennemi de l'un, et que les marchandises de l'autre parviennent à bon port, il ne sera pas tenu d'indemniser le premier, dans le cas où le fait de guerre auroit été déjà connu avant le contrat, sauf convention contraire (6).

(1) Cet article a pu être emprunté du chapitre VI du titre VI du code suédois de 1667.
(2) Je ne connois pas de code ou de loi du Nord antérieure à 1672 d'où cet article ait été emprunté.
(3) Cet article est emprunté du chapitre XII de la VI.e partie du code suédois de 1667.
(4) Je ne connois pas de loi du Nord antérieure à 1672 d'où cet article ait pu être emprunté.
(5) Même observation que sur l'article précédent.
(6) Même observation que sur l'article précédent.

XVI. Der letzte Versicherer soll so viel in der Assecurance participiren, als der erste, sowohl an dem Schaden, als am Gewinn.

XVI. Le dernier assureur participera à l'assurance dans la même proportion que le premier, tant pour la perte que pour les profits (1).

EXTRAIT DE LA PREMIÈRE SKRAA DE NOWOGOROD (2).

Dhar en mestermann enen knapen entset upe watervarth to Nogarden, he ne mach in nicht vorwisen, he ne brenge ene wedher, dhar he ene entsene; it ne si alsodan sake, dhar he ene to rechte umbe vorwisen moge. Comet ock ene knapen ungelucke to an suke, unde (4) ne mach ene sin here nicht vorwisen (5). So wanne oc en knape comet in sines heren brot, so is he ime plichtich bi to stande to nuden unde to nøden, unde nicht to vortiende, it ne si or bedher wille.

Si un patron loue un matelot (3) pour un voyage maritime à Nowogorod, celui-ci ne pourra être congédié; mais le patron devra le ramener au lieu où il l'a loué, à moins que le matelot n'ait commis un crime pour lequel on peut le congédier de droit. Si un matelot éprouve le malheur de tomber malade, le maître ne pourra le congédier pour cela. Du moment qu'un matelot reçoit la nourriture de son maître, il est tenu de le seconder dans ses intérêts et dans ses besoins, et de ne le quitter qu'avec son consentement (6).

Wert jegen cnape so dumcøne, it si upe dhere reise odher in dheme hove, dhat he sic to unplichte uplendet wedher sinen herren

Si un matelot est assez téméraire pour se rendre coupable d'insubordination envers son maître ou un autre, soit en route, soit au

(1) Cet article est emprunté du chapitre III de la VI.e partie du code suédois de 1667.

(2) Je suis entré, page 496, dans des détails qu'il est inutile de reproduire. Il suffit de dire ici qu'il existe plusieurs Skraa. La première fut originairement rédigée au commencement du XIII.e siècle, peut-être même dans le XII.e, par une association de commerçans gothlandais et teutoniques établis depuis longtemps à Wisby, et cette ville avoit alors l'influence principale sur la direction et l'administration du comptoir. M. Lappenberg en a publié le texte, d'après un manuscrit de Lubeck, pages 16 et suivantes. Les articles de droit maritime qu'elle contient n'ont pas été empruntés des statuts de Lubeck, ni même d'aucun autre document connu. À la fin du XIII.e siècle, cette première rédaction fut révisée sous l'influence de Lubeck. Un paragraphe qui constatoit les droits de direction de Wisby fut supprimé; aux autres paragraphes primitifs que l'on conserva furent ajoutées plusieurs dispositions empruntées des codes de Lubeck : le sénat de cette ville fut investi du droit de statuer sur les cas non prévus, et des documens de 1280, 1294 et 1295, cités par Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, pag. 173, constatent qu'un grand nombre de villes allemandes consentirent à ce que les appels du comptoir fussent portés à Lubeck; mais d'autres villes très-importantes continuèrent, suivant Sartorius, page 129, à porter leurs appels à Wisby. C'est ce travail que j'appelle seconde Skraa. Elle a été publiée par M. Lappenberg, page 200. Ces deux documens réunis ont été publiés par M. Behrmann, sans aucune indication d'époque et d'origine. La seconde Skraa contient quelques articles de droit maritime, empruntés du statut de Lubeck de 1240. Je connois en outre trois autres réglemens relatifs au comptoir de Nowogorod qui portent le même nom: l'un est une collection de plusieurs recès du XIV.e siècle, dont le premier est de 1315; cette collection, faite en 1370, se trouve dans le recueil de M. Lappenberg, page 265; l'autre sans date, mais que Sartorius, page 131, croit du XV.e siècle, fut rédigé à Cologne; le dernier, de 1603, est dans Marquard, *De jure mercatorum*, t. II, pag. 273. Ces trois documens ne contiennent que des règles administratives et de police; aucune ne m'a offert de dispositions qui rentrent assez dans le plan de ma collection pour que j'aie dû m'occuper du soin de les recueillir.

(3) Le mot knape désigne un serviteur; mais le sens commandoit de le traduire par *matelot*.

(4) Le premier manuscrit de Lubeck, qui contient seulement la rédaction primitive, omet ici le pronom; les autres manuscrits portent umbe dat so, *pour cela*.

(5) Le second manuscrit de Lubeck et celui de Copenhague portent les mots it ne si mit erer beider wille, *à moins que ce ne soit du consentement des deux parties*.

(6) Ce paragraphe, qui est à la page 22 de la collection de M. Lappenberg, forme les articles 11, 12 et 13 de l'édition de M. Behrmann.

of iegeinen meſtermann, dhar ſchadhe unde ungemac af comen moge, wert dhes ſunderlike jegen knape vorwunnen, dhat he dhes hovet man ſi, he betere x mark ſilveres, unde alle dhe mede an vlocken unde an verdhen ſin, to marc ſilveres, werdhet ſe des vorwunnen mit tven meſtermannen unde mit tven knapen, unde mit dheme ſchepherren, it is an ſchepesbort, ofte he entſegge ſic mit XII manne edhen, unde alle dhe anderen mit III manne edhen (2).

comptoir, et qu'il en résulte des dommages et pertes; si surtout un matelot est convaincu d'être l'instigateur, il sera puni d'une amende de dix marcs d'argent. Les autres qui y auront pris part et s'y seront mêlés seront punis de deux marcs d'argent, quand ils seront convaincus par le témoignage de deux maîtres (1) et de deux garçons, ou par le témoignage du patron lorsque le crime aura été commis à bord d'un navire; l'instigateur ne peut se défendre que par le serment de douze hommes, et tous les autres par celui de trois hommes.

Schut en ſchelinge under wegen, it ſi watervarth oder lantvarth, wert dhe vorenet under wegen dhat beſta. Comet it aver in dhen hof, ſo ſal man it berichten vor dheme oldermanne.

En cas d'altercation en route, soit par terre, soit par eau, si l'on s'accorde pendant le voyage, l'accommodement sera maintenu. Si l'on arrive au comptoir sans raccommodement, l'altercation sera portée devant le doyen (3).

EXTRAIT DE LA SECONDE SKRAA DE NOWOGOROD (4).

So war lude ſint an water nout unde ere gût werpet, dat gût mût dat ſchip unde de lude, de dar gût in deme ſchepe hebbet, na marctale gelden, na deme alſe iewelic gût moechte gelden in der havene, dar ſe to dachten.

Quand des navigateurs se trouvant en danger jetteront des marchandises, le navire et ceux qui ont conservé des effets dans le navire doivent supporter les pertes proportionnellement, selon la valeur des marchandises dans le port pour lequel elles étoient destinées (5).

Verlyſet man eine maſt oder ein ſegel an der ſegelinge van ungelucke, des en dorven nicht gelden de an deme ſchepe ſin; wert aver ſe dorh nout gehouwen unde geworpen, ſo

Si, par accident, on perd un mât ou une voile en route, ceux qui sont dans le navire ne seront pas tenus de les payer; mais si, par nécessité, le mât est coupé ou jeté, le

(1) Le deuxième manuscrit de Lubeck et celui de Copenhague présentent la variante qui suit : Vorvunnen mit tven bedervеn mannen, de umberopen ſin eres rechtes : mer ſwen man ane tych an ſpreket, de mach ſic untſeggen mit ſines eines hant, c'est-à-dire, *quand ils seront convaincus par témoignage de deux hommes probes et intègres; mais si l'accusateur ne produit pas de témoins, on peut se justifier par serment.* M. Behrmann a même coupé le paragraphe à partir de mer ſwen; il est probable qu'il n'a fait cette division que parce que le manuscrit de Copenhague avoit omis la particule mer, *mais*.

(2) Ce paragraphe, qui est à la page 23 de la collection de M. Lappenberg, forme les articles 14 et 15 de l'édition de M. Behrmann. Le mode de justification qu'on y trouve a plus d'analogie avec la jurisprudence scandinave qu'avec le droit des villes maritimes allemandes.

(3) Ce paragraphe, qui se trouve à la page 24 de la collection de M. Lappenberg, forme l'article 18 de l'édition de M. Behrmann.

(4) Cette seconde Skraa reproduit toute la première, à l'exception du paragraphe final, qui établissoit la suprématie de Wisby, à laquelle Lubeck cherchoit à substituer la sienne. Les additions qui composent le reste sont très-nombreuses, presque toutes relatives à l'administration, sauf les trois paragraphes que je donne ici.

(5) Ce paragraphe est à la page 208 de la collection de M. Lappenberg, et forme l'article 59 de l'édition de M. Behrmann. Il est identique avec l'article 88 du code de Lubeck de 1240.

ſal dat ſchip unde de lude, de in deme ſchepe ſint, gelden na marc tale; unde de ſchephere ſal din (1) deil gelden.

navire et les choses qui y sont chargées paieront proportionnellement, ainsi que le patron (2).

So wellich man met koggen ſegelt in de Ny, unde dar ware ane hevet genomen, is dat alſo dat he derſelven nicht ſchepen nemach, de mût wol nemen an ſine vare ſo wellickes mannes gût he wil; beide to Nogarden unde van Nogarden.

Lorsque quelqu'un, allant avec de gros bâtimens dans la Newa, s'est engagé à charger certaines marchandises et qu'il ne les peut pas transporter (3), il lui est libre de charger les marchandises de qui bon lui semblera, tant pour aller à Nowogorod que pour en partir (4).

EXTRAIT

D'UN CODE GÉORGIEN RÉDIGÉ PAR LE PRINCE VAKHTANG (5).

II.e PARTIE, EXTRAITE DES CODES GRECS.

§ 34. უკეთუ ვინმე–მ უსჯულოთა ასწავლოს ვინმე–მ ხომალდისა ანუ ნავის შენება, თავი მოხჭრან მას :

§ 34. On coupera la tête à celui qui enseignera aux infidèles l'art de construire des barques ou de grands navires (6).

§ 43. .... ზღვა–ში რომ ხომალდი დაიქცეს, და იქიდამ საქონელი გამოიტანოს [ვინმე], და თავის–თჳს წაიღოს, თუ მა–შინვე ყველა თავის პატრონსს არ მისცეს, ერთის წელიწადს უვან ოთხეულად მისცეს :

§ 43. Si un navire fait naufrage en mer et que quelqu'un s'en approprie les débris, dans le cas où le tout ne seroit pas restitué avant l'expiration de l'année, on exigera le quadruple de la valeur (7).

(1) Le premier manuscrit de Lubeck est le seul qui porte din, signifiant *ta*, au lieu de ſin, *sa*, qui est dans les autres manuscrits et dans le statut de Lubeck de 1240. Cette dernière leçon me paroît la meilleure; mais je n'ai pas cru devoir faire de correction.

(2) Ce paragraphe se trouve à la page 211 de la collection de M. Lappenberg; il forme l'article 79 de l'édition de M. Behrmann. C'est un emprunt de l'article 152 du code de Lubeck de 1240.

(3) Probablement parce que les marchands ne sont pas prêts ou parce que son chargement n'est pas rempli.

(4) Ce paragraphe local se trouve à la page 211 du recueil de M. Lappenberg; il forme l'article 80 de l'édition de M. Behrmann. Je l'ai traduit dans le sens que Sartorius l'a entendu, dans son analyse de la skraa, page 134.

(5) Ce code, dont je dois la connoissance à l'obligeance de M. Brosset jeune, qui doit incessamment en publier une partie, est l'ouvrage de Vakhtang, l'un des derniers rois de Géorgie, qui le rédigea lorsqu'il étoit encore prince royal, à la fin du XVII.e siècle; mais le préambule annonce que la III.e partie est extraite d'un code arménien qui, si l'on ajoute une foi entière au préambule, seroit d'une grande antiquité. On l'attribue au patriarche Grégoire dit l'*Illuminateur,* qui vivoit à la fin du III.e siècle; mais on y parle aussi de Constantin le Grand, et dans quelques paragraphes on nomme Théodose, Léon et Constantin, ce qui nous amèneroit au IX.e siècle. Quoi qu'il en soit, ce code est fort ancien, et à ne s'en tenir même rigoureusement qu'à l'époque où le prince Vakhtang l'a compilé, il rentreroit dans mon plan. Ce que j'en extrais est peu de chose; mais j'aurai l'avantage d'avoir donné un document inédit, et peut-être d'avoir le premier annoncé aux savans la publication qu'en prépare M. Brosset.

(6) Ce paragraphe est évidemment emprunté du chapitre 66 du titre LI du livre LX des Basiliques, ou de quelques-uns des abrégés qui en avoient été faits. Cette circonstance doit faire désirer que le code entier rédigé par le prince Vakhtang soit publié et traduit; on y trouveroit infailliblement des moyens de suppléer aux lacunes que la perte de plusieurs livres des Basiliques laisse dans cette compilation célèbre.

(7) Ce paragraphe est évidemment emprunté du chapitre XLII du titre III du livre LIII des Basiliques.

IIIe PARTIE, EXTRAITE D'UN CODE ARMÉNIEN.

§ 364. როს გატყდეს ხომალდი ზღვასა შიგან, სიახლოვესას ქალაქისასა, უნდა რომ კელის მომართვით და მიშველებით მოარჩინონ, რაც შველა მიეწყობოდესთ მიეშველონენ მათ კაცთა ახლოს ქალაქისათა: თუ უცხომან კაცმან შორიელმან უშველოს, ხომ მართებულია, კაია ვისაც რომ შეუძლია: თუ შორეულით არა ინაღვლოს რა, იმ ახლოს ქალაქის კაცთ მართებთ მიშველება და მოხმარება: რა ნავი ხომალდი უზიანოდ მის ქალაქთან გავა, ბევრი შესამატია ქალაქისა, და შეემატებათ გასვლით. აბა ამისთჳს უფრო მართებთ მოხმარება: ფასიც უნდა გაიღოს, და მის შესვლად ეცადოს, რომე ვალია მათზე რომელსაც შეუძლია მოხმარება და შველა: უცხოს შორეულს არცარა ერგების, და არცარა ვალია მათზე:

§ 364. Lorsqu'un navire fait naufrage en mer, à la vue d'une ville, il convient que les habitans lui portent secours et s'efforcent de le sauver par tous les moyens possibles; l'étranger, l'homme d'un pays éloigné qui lui donne assistance, ne fait encore que son devoir, s'il en a la possibilité. Si les étrangers ne prêtent pas ce secours, le devoir des habitans de la ville la plus voisine est d'aider le naufragé, pour que le navire puisse atteindre leurs murs. La ville, ayant beaucoup à gagner et gagnant en effet à la conservation du navire, est d'autant plus obligée à lui rendre service. Dût ce travail de secours lui causer quelque dépense, cette ville ne fait que son devoir, puisque cette dépense peut lui être utile, au lieu que les étrangers et ceux qui demeurent plus loin ne retirent aucun profit de leur complaisance et n'y sont pas tenus.

FIN DU TOME TROISIÈME.

TABLE DES CHAPITRES

CONTENUS DANS CE VOLUME.

INTRODUCTION.

CHAPITRE XV.

CHAPITRE XVI.

CHAPITRE XVII.

CHAPITRE XVIII.

CHAPITRE XIX.

CHAPITRE XX.

CHAPITRE XXI.

CHAPITRE XXII.

CHAPITRE XXIII.

FIN DE LA TABLE DES CHAPITRES.

ADDITIONS ET CORRECTIONS.

L'interruption forcée de mes travaux par l'effet de l'attaque de choléra que j'ai éprouvée avec une violence extrême en 1832, et par un long voyage qu'exigeoit le rétablissement de ma santé, ne m'a pas permis de m'occuper des vérifications nécessaires à la formation d'un *errata* pour les deux premiers volumes. Je pense d'ailleurs qu'il sera plus utile de le rédiger seulement à la fin de l'ouvrage. Ce sera le moyen de mettre mieux à profit la bienveillance des savans qui m'ont rendu et peuvent me rendre encore le service de m'éclairer sur mes fautes ou de m'indiquer des documens omis.

Mais je ne veux pas être plus longtemps sans témoigner ma reconnoissance, et mon intention de profiter de leurs conseils, à M. Daunou, qui, en rendant compte des deux premiers volumes, dans le *Journal des Savans* de janvier 1829, mars et mai 1831, m'a indiqué quelques erreurs d'histoire et de chronologie; à M. Lappenberg qui, dans les Berlinische Jahrbücher, m'en a fait connoître d'autres, particulièrement relatives aux recès de la Hanse; à M. Den Tex, dont l'édition donnée dans le *Bijdragen tot Regtsgeleerdheid en Wetgevin,* t. III et V, d'un texte antique des Jugemens de Damme et des Usages des Pays-Bas septentrionaux, et les notes savantes, m'offriront un grand secours; à M. Warnkoenig, qui m'a fait espérer deux recès inédits de la Hanse; à M. l'abbé Spotorno, bibliothécaire de Gênes, qui m'a fourni de précieux renseignemens sur le Consulat de la mer.

J'espère que la même bienveillance me sera continuée à l'occasion du troisième volume, dont l'exécution me présentoit des difficultés plus grandes que pour les deux premiers, et dans lequel j'ai pu commettre encore plus d'erreurs : ma docilité à mettre les conseils à profit sera la meilleure preuve de ma gratitude.

